

autopista

CONDUCCIMOS TU PASIÓN

CONDUCCIMOS
BMW 225xe
Active Tourer
Anticontaminación:
41 km en eléctrico



PROBAMOS EL NUEVO

VW Tiguan

El SUV más completo y sofisticado



Ford Mustang
Cabrio

¡A disfrutar!

SUPERPRUEBA
Land Rover
Discovery Sport

Aventurero total

PARA SOÑAR
Sobre el hielo
de Laponia



SUPERCOMPARATIVA
COMPACTOS DIESEL 110 CV
Nuevo Renault
Mégane FRENTE A

FORD FOCUS
PEUGEOT 308
SEAT LEÓN
OPEL ASTRA

autopista 2.946 // 2.50€

MARTES 9 FEBRERO
A 15 FEBRERO 2016





NUEVA GAMA ŠKODA LIKE.

TODO EL EQUIPAMIENTO
QUE TE GUSTA POR UN LIKE.



ŠKODA Fabia Like

Por 8.990€*

- Llantas de aleación
- Volante multifunción
- Bluetooth
- Aire acondicionado
- Radio táctil
- 5 puertas

ŠKODA Spaceback Like

Por 12.300€**

- Llantas de aleación
- Asientos deportivos
- Volante multifunción
- Bluetooth
- Aire acondicionado
- Radio táctil
- Faros antiniebla con LEDs

ŠKODA Yeti Like

Por 14.600€***

- Llantas de aleación
- Asistente de luces y lluvia
- Volante multifunción
- Bluetooth
- Aire acondicionado
- Radio táctil
- Cristales traseros oscurecidos

ŠKODA Octavia Like

Por 17.800€****

- Llantas de aleación
- Asistente de luces y lluvia
- Volante multifunción
- Bluetooth
- Aire acondicionado
- Radio táctil

Consumo combinado Gama ŠKODA: [3,4-6,9] l/100 km. Emisiones de CO₂ Gama ŠKODA: [89-158] g/km.

Descubre la nueva Gama Like: Fabia, Spaceback, Yeti y Octavia. Cuatro ediciones especiales ahora con todo el equipamiento que más gusta a nuestros clientes por muy poco, por un like.

Conoce más sobre la gama ŠKODA Like en skoda.es

El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA Fabia Like 1.0 MPI 60 CV - 44 KW*, ŠKODA Spaceback Like 1.2 TSI 90 CV - 66 KW**, Yeti Outdoor Like 1.2 TSI 110 CV - 81 KW*** y ŠKODA Octavia Like 1.6 TDI CR 110 CV - 81 KW****. PVP recomendado para Península y Baleares. (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de marca, concesionario, Plan PIVE y Bonificación de Volkswagen Finance incluidos). Oferta de financiación válida hasta 29/02/2016 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance SA EFC un capital mínimo de 8.500 € para Gama Fabia y Spaceback y una duración y permanencia mínima de la financiación de 60 meses, y 14.000 € para Gama Yeti y Octavia, y una duración y permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Modelos visualizados: Fabia Ambition, Spaceback Ambition, Yeti Outdoor Ambition y Octavia Ambition, con Opcionales.




76
**CONDUCCIÓN
EN LAPONIA**

todos los protagonistas

30 BMW 225xe
 16 Ford Focus
 48 Ford Mustang Cabrio
 34 Kia Sportage
 44 Land Rover Discovery sport
 16 Opel Astra
 10 Opel Mokka X
 16 Peugeot 308
 16 Renault Mégane
 11 Seat Ateca
 16 Seat León
 8 Skoda VisionS
 70 Volkswagen Tiguan



LAND ROVER
DISCOVERY SPORT

EN PORTADA

- 16 COMPARATIVA**
El nuevo Renault Mégane se enfrenta a sus rivales más directos en una lucha a cara de perro. Ford Focus, Opel Astra, Seat León y Peugeot 308 demuestran que tienen mucho que decir.
- 48 PRUEBA FORD MUSTANG CABRIO**
La imagen de siempre pero convertido en un deportivo más adaptado a los tiempos actuales. La leyenda continúa.
- 70 PRIMERA PRUEBA VW TIGUAN**
Antes de que empiece a venderse en primavera, nos llevamos el nuevo Tiguan a la nieve para probarlo antes que nadie.
- 30 PRIMERA PRUEBA BMW 225 XE ACTIVE TOURER**
Un híbrido para todos los días gracias a su capacidad para desplazarse en eléctrico con una autonomía de 40 kilómetros.
- 34 KIA SPORTAGE DE AYER Y HOY**
Sportage contra Sportage. Enfrentamos al nuevo frente al anterior con el que convivirá en 2016.

- 42 LAND ROVER DISCOVERY SPORT**
Protagonista de nuestra prueba de la semana. Un SUV familiar que ofrece versatilidad, capacidad todo-terreno y muy buen espacio para sus ocupantes.
- 56 PRIMERA PRUEBA GAMA 4X4 SKODA**
Un plus de versatilidad para el Skoda Octavia RS gracias a la incorporación de la tracción a las cuatro ruedas.
- 58 TODOS LOS TRACCIÓN TOTAL**
Más de 140 modelos a la venta con tracción a las cuatro ruedas para que encuentres el tuyo.
- 60 BEST CARS ALEMANIA**
Nuestros colegas de la publicación alemana automotor und sport entregan sus premios anuales Best Cars.
- 62 NUEVO DISEÑO EN AUDI**
El responsable de diseño de Audi nos muestra las líneas de estilo que seguirán los modelos de los cuatro aros del futuro.
- 68 RENAULT EN LA F1**
La F1 calienta motores. Te presentamos los secretos del equipo Renault de F1 para la nueva temporada 2016.
- 76 PARAÍSO HELADO**
Nos vamos cerca del Círculo Polar Ártico para disfrutar de la conducción de un deportivo sobre nieve y hielo.

secciones fijas

5 ARRANCAMOS 6 FOTO IMPACTO 8 UNA SEMANA 14 UNA SEMANA SPORT
 54 DESDE DENTRO 38 EL FORO 40 DIRECTORIO 82 PRÓXIMO MARTES 64 AUTOMERCADO

AUTOMOVIL EDITION

212
págs.
6,95 €



25

TEST
FASCINANTES



AUTOMOVIL
EDITION
6,95 €



LAS MEJORES PRUEBAS DE LA HISTORIA DE AUTOMOVIL

TODOS LOS COCHES QUE TE HICIERON SOÑAR
1977-2015

PORSCHE 928 S4 / KAWASAKI ZX 10 / RENAULT 5 GT TURBO / FIAT UNO TURBO I.E. / PEUGEOT 205 GTI 1.9 / FORD SIERRA RS COSWORTH / BMW M3 SPORT EVOLUTION / AUDI SPORT QUATTRO / LANCIA DELTA S4 / PEUGEOT 205 TURBO 16 / FORD ESCORT RS COSWORTH / LANCIA DELTA HF INTEGRALE / MCLAREN F1 / OPEL KADETT GSI 16V AUDI RS2 / VW GOLF VR6 / HONDA NSX / TOYOTA SUPRA BITURBO / PORSCHE CARRERA GT / MITSUBISHI EVO VII SUBARU IMPREZA WRX STI / BUGATTI VEYRON / FERRARI GTO / F40 / F50 / ENZO / AUDI R8 / NISSAN GT-R MERCEDES SLS AMG / PORSCHE 911 (997) TURBO / RENAULT MÉGANE R26R / MITSUBISHI EVO VIII MR / PORSCHE 911 (996) GT3 RS / CITROËN ZX RALLYE RAID EVOLUCION BAJA / ALFA ROMEO 147 GTA CUP / HYUNDAI COUPÉ COPA RENAULT CLIO SPORT CUP / SEAT LEÓN SUPERCOPA / TOYOTA CELICA TURBO 4WD GRUPO A / SEAT LEÓN WTCC

**y tú
qué opinas
de...**

**COCHES DE HOY ¿CÚAL
SERÁ UN CLÁSICO
MAÑANA?**



Sé que apunto alto, pero estoy enamorada del Ferrari F12 Berlinetta, una obra de arte que tiene todos los papeles para ser mi clásico del futuro Emoticono heart. Y mi presente si me toca el Euromillón.

[Alejandra Meighan](#)



Creo que esta generación del Mazda MX-5 va a ser muy muy apetitosa dentro de 20 años. Vamos, como lo han sido siempre en sus tres generaciones anteriores!

[Adrián Lois Aparicio](#)



Un 911. Da igual el modelo. Deportivo, atemporal, magnífico motor y chasis. Un coche al que el paso del tiempo le sienta bien.

[@claudii1967](#)



Yo desde que supe del BMW i8, lo ví como futuro clásico. Con el tiempo lo será!

[@taybar78](#)

PRÓXIMA SEMANA:

¿Es mejor ahora el servicio postventa que antes de la crisis?

- Dirige tus opiniones a jcpayo@mpib.es
- Tuits a [@autopista_es](#) o a [@Payoautopista](#)
- Te abrimos nuestra redacción en Twitter
- Te esperamos también en Facebook [Facebook.com/autopista.es](https://www.facebook.com/autopista.es)

DE PREMIO EN PREMIO

Un mes en el que no vamos a parar de premiar. Nos explicamos. Hemos arrancado la pasada semana compartiendo con nuestros colegas alemanes de automotor und sport nuestro tradicional Best Cars -ellos van por la edición 40, nosotros nos sumamos en 1994- donde los lectores eligen los coches que más les gustan, pero sobre todo lo que opináis sobre vuestras marcas y coches para volver a componer el estudio automovilístico más ambicioso realizado por un grupo editorial a nivel europeo. Nosotros estamos ultimando nuestro Best Cars para compartir con vosotros y toda la industria a partir del 23 de febrero.

En paralelo, no nos detenemos y desde nuestra relevancia de miembros organizadores del premio Coche del Año en Europa -el de más prestigio entre fabricantes a nivel internacional, os lo aseguro-, estamos en la fase final para presentar el 29 de febrero el ganador 2016 en el Salón de Ginebra, la víspera del arranque de la primera gran muestra automovilística europea del año. Además, en Ginebra tomamos el relevo organizativo para que Autopista pilote el Car of the Year 2017, una responsabilidad pero un gran honor...

Tres días antes, y vinculado también a este certamen, aunque mirando el pasado, y en colaboración con el inminente ClassicAuto, decidiremos en colaboración con los jurados del Car of the Year -de ayer y hoy- el mejor coche de la década de los '70 para entregarle el correspondiente reconocimiento el 26 de febrero.

Y como fin de fiesta, nuestra ronda de premiar y reconocer méritos termina en esta avalancha con la entrega a Walter de Silva del premio Abrazote de Manolo 2016, en un siempre emotivo acto donde recordamos a nuestro desaparecido Manolo Doménech -compañero en el jurado de Car of the Year- a través de un encuentro con una figura de renombre internacional, y en esta ocasión nadie mejor que Walter, con su impresionante bagaje en materia de diseño dentro del grupo Fiat y del grupo VW. Mes movidito el que se nos avecina...

JUAN CARLOS PAYO

DIRECTOR

jcpayo@mpib.es



■ Toyota compra la totalidad de Daihatsu, de la que controla desde 1998 el 51,19 por ciento.

■ Las ventas de VW en Gran Bretaña caen casi el 14 por ciento para un mercado que crece el 3 por ciento.

■ Conocíamos los tres primeros vendedores mundiales -Toyota, VW

**ESTA
SEMANA
NOS HEMOS
ENTERADO
DE QUE...**

y GM- y ahora el ranking se completa con cuarto y quinto: la Alianza Renault-Nissan vendió en 2015 8,53 millones de unidades y Hyundai-Kia 8,01 millones.

■ Desde el arranque del escándalo de los airbags defectuosos suministrados por Takata, Honda ha llamado a revisión ¡24,5 millones de coches!





Derrotando al general invierno

CAMINO ENTRE NIEVE. "Por muy duras que sean las condiciones climatológicas el transporte no se detiene en invierno. Miles de camiones de todos los tonelajes y configuraciones se encargan de que las mercancías lleguen puntuales a su destino. En la foto un tráiler cisterna transita en Noruega por el estrecho pasillo que previamente han abierto las máquinas quitanieves. El tractocamión es un reluciente Renault T 6x4 con dos ejes de tracción y un aparatoso "mataburros" en el frontal. La gama Renault T es la más moderna en el catálogo de Renault Trucks y recibió el título de "Truck of the Year" en 2015.

FOTOS: RENAULT



SECCIÓN COORDINADA POR

ALICIA FERNÁNDEZ

afernandez@mpib.es

TERESA DE HARO

tdharo@mpib.es

EN DIRECTO

MÁQUINA DE MULTAR

Recientemente el Ayuntamiento de Madrid ha instalado seis nuevos equipos de control de semáforo en rojo, que se unen a los 26 que ya existían hasta la fecha. Sin embargo, muchos dudan de la eficacia de estos dispositivos en términos de seguridad y creen que son otro instrumento recaudatorio más para engordar las arcas de los ayuntamientos. En Estados Unidos, por ejemplo, un estudio realizado en el estado de Florida ha puesto de manifiesto un aumento en el número de accidentes en las intersecciones donde se han colocado estas cámaras. De hecho, se calcula que desde el año 2012 ha caído casi un 20 por ciento la instalación de estos dispositivos.

Mientras, en nuestro país, se suceden las sentencias judiciales que están anulando las sanciones impuestas mediante estas cámaras por las dudas que plantea su funcionamiento. Dudas que vienen de lejos, del año 2010, cuando Automovilistas Europeos Asociados (AEA) denunció errores de sincronía entre las cámaras y las fases de control de los semáforos. Según AEA, hasta octubre de 2015 este sistema ha formulado 18.208 denuncias, con un resultado de una recaudación de aproximadamente tres millones y medio de euros. Y es que cada uno de los infractores por estas cámaras se enfrenta a una multa de 200 euros y la pérdida de cuatro puntos del carné por "saltarse un semáforo en fase roja".

TERESA DE HARO
tdharo@mpib.es

SUV FA

SKODA VISIONS


DE
SIETE Y CINCO

El Skoda SUV iniciará su vida comercial a finales de este año o en enero de 2017. Lo hará con la versión de siete plazas aunque con posterioridad podría llegar una de cinco.



El Salón de Ginebra, que abre sus puertas el 1 de marzo, acogerá al prototipo de Skoda VisionS, que anticipa cómo será el próximo SUV de la marca checa. Llegará a los concesionarios a finales de año, meses después de que Seat lo haga con su nuevo SUV Ateca con el que comparte la mayoría de elementos mecánicos.

La denominación VisionS, según Skoda, se ha elegido porque anticipa la visión que la marca tiene sobre los SUV, de ahí la S final. El nombre del

modelo definitivo no se conoce pero se especula que podría ser Snowman (haciendo un guiño al actual Skoda Yeti) o Kodiak. Este prototipo mide 4,70 metros de largo (un Skoda Yeti tiene 4,22 metros de longitud), 1,91 de ancho y 1,68 de alto. Puede alojar seis ocupantes en tres filas de asientos, aunque la versión de producción final que llegue a la calle tendrá capacidad para un total de siete, con tres alojados en la fila central. La última tendrá dos asientos abatibles bajo el piso del maletero. 

MILIAR

PLATAFORMA COMÚN

La versión de producción del Skoda VisionS tendrá la misma plataforma que usa el Volkswagen Tiguan y el Seat SUV pero convenientemente alargada. Se fabricará en la misma planta del Seat SUV, en la localidad checa de Kvasiny.

ASÍ SERÁ EL SUV

La imagen generada por nuestro ilustrador Schulte nos muestra el aspecto definitivo que podría tener el nuevo SUV de Skoda. A su lado, el prototipo VisionS que la marca checa nos presentará en el Salón de Ginebra, en el mes de marzo.



OPEL MOKKA X

UN TIPO
MÁS DURO

Opel presenta en el próximo Salón de Ginebra un renovado Mokka, bautizado como Mokka X. Con un aspecto más robusto, más SUV gracias a nuevas protecciones y a unas líneas más musculosas, recoge en su frontal el nuevo ADN de la marca, con la parrilla de nueva factura y los grupos ópticos con luces diurnas de tipo led (tecnología opcional para los faros traseros).

El salpicadero recibe el aspecto más simplificado del del Opel Astra, donde la multitud de botones dejan paso a una pantalla táctil de 8 pulgadas desde la que manejar las diferentes funciones del sistema de información y entretenimiento. Puede incorporar los servicios de asistencia Opel OnStar y el sistema IntelliLink. Está disponible el Opel Eye, desde el que se controlan funciones como el Asistente de Luces de Carretera, el Detector de Señales de Tráfico, el Indicador de Distancia de Seguridad, la Alerta de Colisión Frontal y la Alerta de Cambio Involuntario de Carril. La gama de motores no varía, siguen siendo el Diesel 1.6 CDTi de 136 CV y el gasolina 1.4 Turbo de 150 CV, este último con Star&Stop, con posibilidad de ser acoplado a la caja de cambios automática de seis velocidades y con la tracción adaptativa AWD (4x4).



Más y mejor

MOTORES DE GASOLINA MÁS EFICIENTES

Toyota ha introducido interesantes cambios en la gama del Verso que incluyen mejoras en el equipamiento de seguridad y una actualización en el apartado mecánico. Cambios estéticos aparte, lo más significativo es la llegada de dos renovados motores de gasolina, el 1.6 Valvematic de 132 CV y el 1.8 Valvematic de 147 CV, disponibles tanto en versión de configuración interior con cinco asientos como de siete. Se siguen ofreciendo los dos motores Diesel, de 112 y 150 CV. En el apartado de seguridad destaca la incorporación del Toyota Safety Sense, que incluye Sistema de Seguridad Precolisión —Pre-Collision System (PCS)—, Avisador de Cambio Involuntario de Carril —Lane Departure Alert (LDA)— y Control Inteligente de Luces de Carretera —Automatic High Beam (AHB)—.





Quédate con el nombre: Seat Ateca

DE NUEVO, UNA CIUDAD ESPAÑOLA

Te lo avanzamos hace unas semanas, el nuevo SUV de Seat adoptaría el nombre de una ciudad española, volviendo a la tradición inaugurada en 1982 con el Ronda y seguida con otros modelos posteriores como Toledo, Arosa y León. En este caso, se ha optado por el nombre del pequeño pueblo zaragozano, muy cercano a Calatayud, de unos 2.000 habitantes, Ateca. El nuevo SUV que será uno de los protagonistas del stand de Seat en el Salón de Ginebra sigue la tradición de otras denominaciones dentro de la marca española, un nombre corto, de 5 letras, que empieza por 'a' y acaba por 'a', como Altea o Arosa.

Al mismo tiempo responde al fonema /ka/, muy habitual entre los SUV actuales en el mercado, como el Renault Kadjar, Nissan Qashqai y, ahora, Seat Ateca. Inicialmente, Seat había apostado por el nombre Teqta, que se desechó finalmente cuando llegó Luca de Meo a la presidencia de la marca.

**TAMBIÉN
ES NOTICIA...**

Clase E ya tiene precios

Aunque no llegará hasta abril, ya conocemos los precios del nuevo Mercedes Clase E. Inicialmente tres motorizaciones disponibles. En gasolina, un cuatro cilindros y 184 CV; en Diesel, el 220d de 194 CV y el 350d con motor 3.0 V6 de 258 CV. Más tarde llegarán el híbrido enchufable E 350 e, el Clase E 400 con tracción 4MATIC y las versiones deportivas Mercedes-AMG. Los precios parten de los 49.300 en gasolina y de los 48.500 en Diesel.



Aceite y filtro 69 euros

Si tienes un Fiat 500, Punto, Stilo, Bravo, Brava o un 600 con más de cinco años de antigüedad te interesará saber que Mopar, la marca de servicios de posventa de FCA ofrece hasta el 31 de marzo el cambio de aceite y filtro por 69 euros. El precio incluye el coste de los recambios, así como la mano de obra e IVA. El resto de vehículos de la marca tendrán un 30 por ciento de descuento sobre el precio de los recambios y de la mano de obra.



Más conectado

DS5 CON FULL 3D

Obtener información en tiempo real del estado de las carreteras por las que circulamos, conocer el precio del combustible en las distintas gasolineras de nuestro camino o conocer las plazas libres que hay en una zona de aparcamiento son algunas de las posibilidades del DS Connect Nav que incorpora el DS5. El sistema de información y entretenimiento, con tecnología Full 3D, se controla mediante una pantalla táctil de última generación y TomTom, empresa encargada de desarrollar y ofrecer cuatro actualizaciones de la cartografía del GPS al año gratuitamente. Se



puede unir a Mirror Screen, el sistema de DS que permite hacer uso de las funciones del teléfono móvil desde la pantalla táctil del coche, aunando Mirror Link (Android) y Apple CarPlay.

cifras

13.251

vehículos de renting se han matriculado en este mes de enero, un 21,69 por ciento más que en el mismo mes del año anterior.

18

millones de vehículos producidos por Skoda desde que la compañía checa comenzó a fabricar vehículos en 1905.

8.528.887

unidades ha vendido la Alianza Renault Nissan en 2015, un 1 por ciento más que en el año anterior gracias a grandes incrementos en EE.UU, China y Europa.

25

por ciento aumentará la venta de SUV hasta 2020, según Seat, superando los 1,5 millones de vehículos en Europa occidental.

800

kilómetros de autonomía tiene la batería desarrollada por la compañía española Grapheno y su socio chino Chint.

Fiat Wrangler Backcountry

EDICIÓN ESPECIAL DEL WRANGLER

Backcountry es la nueva edición especial del Jeep Wrangler que Fiat ha lanzado. Asociado a la carrocería de dos o a la de cuatro puertas y con las opciones de color negro o blanco para el exterior, diversos detalles exteriores le identifican: llantas de 17 pulgadas pintadas de color negro, techo modular 'Freedom Top' (del mismo color que la carrocería) y vinilos especiales. Los asientos, calefactables, están firmados por McKinley y revestidos de piel de color negro, con costuras en gris, y entre su equipamiento destaca el conocido como 'Uconnect', que incorpora funciones de navegación.

El motor disponible es el gasolina 3.6 V6 de 284 CV, acoplado a la transmisión automática de cinco velocidades. Esta mecánica dispone del sistema de tracción 4x4 Command-Tac, con funciones de reductora y, además, aumenta sus posibilidades 'off-road' con el diferencial autoblocante 'Trac-Lok'. El precio parte de los 48.000 euros, y de los 51.000 euros en el acabado Unlimited.



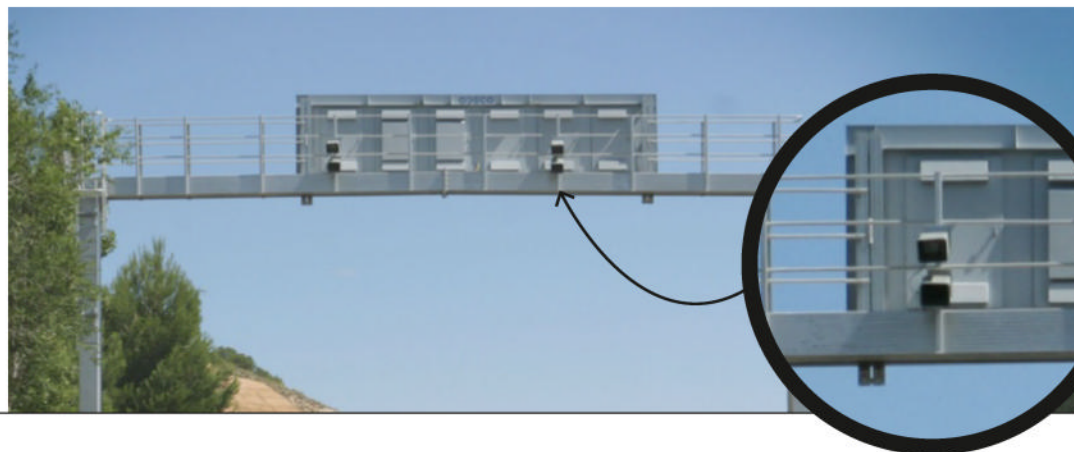
PRESTACIONAL
Cambio automático S Tronic de siete velocidades y tracción quattro.



así funciona

CÁMARAS QUE IDENTIFICAN A LOS SIN SEGURO

Las miles de cámaras que la DGT tiene ubicadas en carreteras y autovías comienzan a identificar a los coches que circulan sin seguro obligatorio. Al igual que ocurre con los que circulan con un coche sin haber pasado la Inspección Técnica de Vehículos, el sistema reconoce la matrícula al cruzarla con los datos del fichero de las aseguradoras.



AUDI RS Q3 PERFORMANCE

BIENVENIDO AL CLUB

La familia de altas prestaciones de Audi, que lleva la firma de quattro GmH, Performance, crece con la incorporación del RS Q3, que lleva a su SUV más pequeño al nivel más alto tanto en potencia como en deportividad. En esta ocasión, y al igual que los RS6 Avant y RS7 Sportback, Audi RS Q3 Performance ve aumentada sus cifras de rendimiento en 27 CV respecto al RS Q3 "normal", llegando hasta los 367 CV, ofreciendo 47,4 mkg de par. Asociado a un cambio automático S Tronic de siete velocidades y a la tracción integral quattro, el

SUV deportivo alemán alcanza los 270 km/h de velocidad punta y acelera de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos. Para soportar una mayor exigencia, a nivel mecánico se ha rediseñado el radiador y la bomba de combustible, al tiempo que la caja de cambios, de doble embrague, también se ha modificado para que las transiciones de marchas sean más rápidas. La tracción integral permanente quattro recurre a un embrague multidisco controlado electrónicamente y de accionamiento hidráulico. Su altura al suelo se ha visto rebajada en 20 milímetros.



A por los SUV

ESTRATEGIA DE FORD EUROPA

Ford Europa está acelerando su plan de reestructuración para aumentar los beneficios disminuyendo los costes de producción. Así, tiene previsto reorientar la estrategia de producto trabajando en nuevos vehículos y modelos dentro de los segmentos de mayor crecimiento y, por lo tanto, de mayor beneficio potencial, como los crossovers y SUV eliminando los modelos menos rentables.

En este segmento Ford tiene previsto lanzar la actualización del Kuga y la llegada del nuevo Edge en la segunda mitad del año. Ambos formarán parte de los cinco modelos que Ford pretende lanzar en los próximos tres años al mercado europeo para competir en el mundo SUV.



Sus perspectivas para este año son superar las 200.000 unidades de SUV vendidos en Europa, lo que supondría un crecimiento de más del 30 por ciento en comparación con 2015.

**TAMBIÉN
ES NOTICIA...**

Nueva edición Ponle Freno

Ponle Freno convoca la 8ª edición de sus premios destinados a reconocer a todas aquellas personas, instituciones e iniciativas que hayan contribuido a promover la seguridad vial. La acción social de Atresmedia consta de cuatro categorías: Mejor Acción de Seguridad Vial, Ciudadano Ponle Freno, Premio Axa Innovación y Desarrollo y Premio Ponle Freno Junior. Este año se suma el Premio Ponle Freno a la Mejor Iniciativa de Seguridad Vial Laboral. La fecha límite de presentación de candidaturas es el 26 de febrero.



208 Roland Garros

Peugeot vuelve a ofrecer en su gama la edición especial del 208 llamada Roland Garros. Diversos elementos estéticos lo identifican, las carcasas de los espejos retrovisores exteriores pintadas en el color rojo al que denominan "tierra batida", mismo tono que en las letras de la carrocería que puede elegirse en Blanco Perla y Perla Nera. Se ofrece con el gasolina 1.2 Pure Tech S&S de 110 CV y el 1.6 Diesel de 100 CV. Su precio parte de los 17.160 euros.

SECCIÓN COORDINADA POR

ADRIÁN LOIS
alois@mpib.es

RUBÉN LEAL
rleal@mpib.es

PERFECTO
Bird completó un gran fin de semana, rematado con la victoria.

**TAMBIÉN
ES NOTICIA...**

Circuito de Jerez

El circuito formará parte del calendario de la nueva Fórmula V8 3.5, heredera de la World Series tras la salida de Renault. El trazado andaluz echará el cierre a las temporadas 2016 y 2017 del campeonato, gestionado ahora por RPM Racing. El certamen comenzará el 16-17 de abril en Motorland Aragón y finalizará en Jerez en noviembre.



Toyota Yaris R5
Después del desarrollo de su nuevo Yaris WRC para el 2017 -cuyas pruebas comenzarán en la primavera de este año-, preparará también una versión R5. No sería, eso sí, hasta el 2018 cuando veamos el Yaris R5 en acción.



DISPUTA ELÉCTRICA

FÓRMULA E: EPRIX DE BUENOS AIRES

Sam Bird le dio la primera victoria en la Fórmula E eléctrica a su equipo DS Virgin Racing, en su nueva denominación, en la carrera celebrada en Argentina. En la cuarta prueba del año, con escenario en el circuito urbano de Puerto Madero (Buenos Aires), el piloto británico completó un fantástico ePrix, con pole, victoria y liderato durante toda la prueba. Bird no lo tuvo tan fácil, sobre todo al final, cuando un incisivo Sébastien Buemi (Renault e.Dams) trató de robarle la victoria en las vueltas finales. El francés, que salía desde la última posición de la parrilla tras un error

en la clasificación, completó una espectacular remontada que le llevaría hasta la segunda posición final, dando guerra a Sam Bird hasta la última curva. Es la tercera victoria de Bird en el campeonato, tras las dos logradas en la temporada pasada. Este resultado le sirve a Buemi para ser aún más líder en el campeonato de monoplazas cien por cien eléctricos de la FIA: con 80 puntos, aventaja en 4 a Lucas di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport), tercero en Buenos Aires, y en 28 a Sam Bird. La próxima ronda de la Fórmula E será en México el 12 de marzo.



53

Años de Gabriele Tarquini, piloto del Mundial de Turismos (WTCC) y campeón en 2009. El italiano correrá para Lada en 2016 junto a Hugo Valente y Nicky Catsburg.

Toyota TS050 Hybrid, a por Le Mans

NUEVOS COLORES, NUEVO PILOTO Y NUEVO COCHE PARA EL MUNDIAL DE RESISTENCIA

Toyota ha desvelado los primeros detalles de su renovado prototipo híbrido LMP1 para el Mundial de Resistencia. El Toyota TS050 Hybrid es la tercera generación del bólido japonés y la consigna está clara: ganar Le Mans y ser el primer fabricante no europeo en lograrlo en los últimos 25 años. Para ello, Toyota ha preparado novedades en todos los frentes: en chasis y motor, que pasará a ser turbo; en el sistema híbrido, pasando a la categoría eléctrica de 8MJ; en los colores, heredados

de la nueva identidad de Toyota GAZOO Racing; y en el equipo. Y es que tras la retirada de Alex Wurz, el hasta entonces piloto de pruebas Kamui Kobayashi (ex F1) será su relevo en la temporada 2016.

NUEVA IDENTIDAD
Negro, blanco y rojo, los nuevos colores del Toyota LMP1.



TODO RIESGO A PRECIO DE TERCEROS.

Es mi coche nuevo,
no vale cualquier cosa.

902 123 189

Una compañía
bankinter.



lineadirecta.com

Promoción válida hasta el 31/03/2016. Sujeto a normas de suscripción de la compañía y condiciones de la promoción. Consúltelas en www.lineadirecta.com.



RENAULT MÉGANE ENERGY DCI 110

Precio de tarifa	Desde 22.600 €
Descuento	2.200 €
Precio final	Desde 20.400 €

PEUGEOT 308 1.6 BLUEHDI 120

Precio de tarifa	Desde 23.150 €
Descuento	3.200 €
Precio final	Desde 19.950 €

Apuesta segura

Recién aterrizado en el mercado, el Mégane se enfrenta a una competencia feroz. Si quiere optar a líder del segmento tendrá que luchar con todas sus armas, que no son pocas.

PABLO MALLO | pmallo@mpib.es FOTOS: MIKAEL HELSING



FORD FOCUS 1.5 TDCI 120

Precio de tarifa Desde 21.825 €
Descuento 3.100 €
Precio final Desde 18.725 €

OPEL ASTRA 1.6 CDTI 110

Precio de tarifa Desde 21.200 €
Descuento 2.700 €
Precio final Desde 18.500 €

SEAT LEÓN 1.6 TDI

Precio de tarifa Desde 21.260 €
Descuento 1.400 €
Precio final Desde 19.860 €

MÁS QUE NINGÚN otro, el segmento C es el que ofrece una mayor versatilidad dentro del mundo del automóvil. El compacto es el coche para todo, el vehículo perfecto para desplazarnos de un punto A a un punto B respondiendo prácticamente a cualquier necesidad. El equilibrio entre comportamiento, seguridad, eficiencia, confort y habitabilidad, con un tamaño exterior más que razonable, es lo que convierte a esta categoría en una compra maestra. Precisamente por eso, son los modelos más vendidos, donde los fabricantes concentran sus esfuerzos para lograr un producto competitivo a más no poder, ya que se juegan mucho con ellos. Todos aspiran a superventas y, en el caso de nuestros protagonistas, consiguen su objetivo, pues junto con Volkswagen Golf, Citroën C4 y Toyota Auris, son los que pueden presumir de un mayor número de matriculaciones en estos momentos. A ellos se tiene que enfrentar el nuevo Mégane, que se suma a este grupo aportando un toque de aire fresco al segmento, no sólo por diseño, sino también por el gran número

LOS COMPACTOS SE HAN ADAPTADO A LAS NUEVAS NECESIDADES EN MATERIA DE CONECTIVIDAD. YA ES ALGO INDISPENSABLE.

de equipamientos interesantes que puede incorporar, los cuales le aportan un toque de sofisticación al que sus rivales no llegan. La lucha está servida.

El más "veterano" del grupo es un Focus que, aunque estéticamente no resulta tan innovador como sus rivales más recientes, sigue sorprendiendo cada vez que lo conduces. El motivo, su bastidor. Es el único del lote que cuenta con suspensión trasera multibrazo, algo que le aporta un comportamiento todavía mejor que el de sus contrincantes, que ya es decir. Es más fluido en tramos revirados, más incisivo y preciso en curvas, con una trasera que redondea los giros y una dirección rapidísima. Al mismo tiempo transmite una alta sensación de aplomo y solidez, y no por ello descuida el confort de marcha ni la capacidad de absorción de la suspensión. Si aprecias la deportividad este es tu coche, pero requiere ciertas dotes de conducción para poder aprovechar todas las cualidades de su participativo tren trasero cuando fuerzas el ritmo de marcha. Durante la sesión de fotos en nuestra habitual pista de pruebas del INTA, fue el que mejor aguantó el trato duro, el que menos degradó su comportamiento y el que mayor disfrute nos permitió a sus mandos gracias a su alta eficacia. En definitiva, cuenta con unas cualidades dinámicas muy superiores a lo que la mayoría de usuarios puede exigir. Uno de sus pocos puntos en contra es la maniobrabilidad en entornos urbanos, condicionada por un pilar trasero que limita un poco la visibilidad al mirar hacia atrás y unos retrovisores exteriores algo pequeños.

RAZONABLES MECÁNICAS. En cuanto al apartado mecánico, los motores elegidos para esta comparativa son quizá los Diesel más razonables de sus respectivas gamas, con potencias entre 110 y 120 CV. Prestaciones más que correctas y consumos "de risa" son la tónica general. En el caso del Focus, pese a sus 120 CV, las prestaciones puras no son tan destacables



MEJOR AHORA
El último restyling trajo consigo un nuevo volante multifunción con mejor ergonomía. El cuadro de mandos es de fácil lectura, con una pantalla multifunción de lo más completa.





MODERNIZADO
Con su última actualización el Focus añade una pantalla táctil en la consola central, aunque las funciones más habituales siguen teniendo activación por botón.

MÁS ELABORADO

El Focus es la apuesta más deportiva por bastidor, todo un campeón en trazados revirados si sabes sacarle partido. Puede resultar exigente al límite, pero es sin duda el más eficaz en curva, y también el más satisfactorio. Es el único con suspensión trasera multibrazo. Maletero y plazas traseras no destacan por su amplitud, pero están en la media del segmento.



Ford Focus

Gran compacto en todos los sentidos. Pisa la carretera como el mejor y filtra las irregularidades como buen premium. Zaga quizás dema-

siado participativa para las pretensiones de esta versión, muy sensible a la transferencia de masas si ahuecamos gas en apoyo. Manejo del cambio mejorable así como la pantalla del ordenador de a bordo.

ANDRÉS ACINAS

APRECIADA SENCILLEZ
El Astra ofrece un diseño de salpicadero muy limpio, pero sin renunciar a los controles "físicos" para las funciones más utilizadas.

CONFORTABLE
Con múltiples y precisos reglajes, los asientos del Opel están muy conseguidos. Puede llevar función de ventilación y calefacción.

FÁCIL EFICACIA

La reducción de peso le ha sentado muy bien a la nueva generación. Su paso por curva es de los más rápidos, con una gran precisión de guiado y sin renunciar a un alto confort de suspensiones. Los faros led matriciales aportan muy buena visibilidad y son recomendables si habitualmente conduces de noche. Detrás es amplio, aunque sacrifica maletero.



DATOS TÉCNICOS

MOTOR	FORD FOCUS 1.5 TDCI 120	OPEL ASTRA 1.6 CDTI 110	PEUGEOT 308 1.6 BLUEHDI 120	RENAULT MÉGANE ENERGY DCI 110	SEAT LEÓN 1.6 TDI
Situación	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada y cotas	1.498 cm³ y 73,5 x 88,3 mm	1.598 cm³ y 79,7 x 80,1 mm	1.560 cm³ y 75 x 88,3 mm	1.461 cm³ y 76 x 80,5 mm	1.598 cm³ y 79,5 x 80,5 mm
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler
Compresión	16:1	16:1	N.D.	15,5:1	16,2:1
Potencia máxima	120 CV CEE a 3.600 rpm	110 CV CEE a 3.500 rpm	120 CV CEE a 3.500 rpm	110 CV CEE a 4.000 rpm	110 CV CEE a 3.200 rpm
Par máximo	27,6 mkg CEE a 1.750 rpm	30,6 mkg CEE a 1.750 rpm	30,6 mkg CEE a 1.750 rpm	26,5 mkg CEE a 1.750 rpm	25,5 mkg CEE a 1.500 rpm
TRANSMISIÓN					
Tipo	Tracción delantera. Cambio manual de 6 velocidades	Tracción delantera. Cambio manual de 6 velocidades	Tracción delantera. Cambio manual de 6 velocidades.	Tracción delantera. Cambio manual de 6 velocidades	Tracción delantera. Cambio manual de 5 velocidades
Des. Cambio (km/h por 1.000 rpm)	1ª 8,6 2ª 15,6 3ª 25,5 4ª 34,8 5ª 43,4 6ª 51,5	9,4 17,25 26,8 36,3 48,2 57,15	8,4 16,2 26,7 38 47,6 58,3	8 15,5 24,5 35,9 46 53,6	8,4 16,3 26,8 38,9 50,7
BASTIDOR					
Susp. delantera	McPherson con triángulo inferior	McPherson con triángulo inferior	McPherson con triángulo inferior	McPherson con triángulo inferior	McPherson con triángulo inferior
Susp. trasera	Multibrazo	Eje torsional	Eje torsional	Eje torsional	Eje torsional
Frenos delanteros / traseros	Discos ventilados de 278 mm de Ø / Discos de 271 mm de Ø	Discos ventilados de 300 mm de Ø / Discos de 264 mm de Ø	Discos ventilados de 283 mm de Ø / Discos de 268 mm de Ø	Discos ventilados de 269 mm de Ø / Discos de 260 mm de Ø	Discos ventilados de 276 mm de Ø / Discos de 253 mm de Ø
Dirección	Electroasistida	Electroasistida	Electroasistida	Electroasistida	Electroasistida
Giros/Ø volante	2,5 / 37,5 cm	2,75 / 37,0 cm	2,9 / 35 cm	2,5 / 37,0 cm	2,7 / 36,5 cm
Ø de giro	10,6 m (entre bordillos)	10,9 m (entre bordillos)	10,4 m (entre bordillos)	11,2 m (entre bordillos)	10,2 m (entre bordillos)
Neumáticos y llanta	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
CARROCERÍA					
Peso oficial	1.343 kg	1.350 kg	1.260 kg	1.205 kg	1.260 kg
Depósito comb.	53 litros	48 litros	53 litros	47 litros	50 litros
Maletero	363 litros	370 litros	420 litros	384 litros	380 litros
RENDIMIENTOS OFICIALES					
Velocidad máx.	195 km/h	195 km/h	196 km/h	188 km/h	194 km/h
Acel. 0-100 km/h	10,5 s	11 s	9,6 s	11,2 s	10,5 s
Consumo urbano / Extraurbano / Mixto	4,3 / 3,4 / 3,8 l/100 km	4,2 / 3,3 / 3,7 l/100 km	4,4 / 3,5 / 3,8 l/100 km	3,6 / 3,2 / 3,3 l/100 km	4,4 / 3,4 / 3,8 l/100 km
CO2	98 g/km	97 g/km	98 g/km	86 g/km	99 g/km

como cabría esperar, seguramente porque en nuestra báscula ha registrado el mayor peso del grupo, 1.355 kg, una cifra en cualquier caso muy contenida. A pesar de todo, la respuesta frente a la demanda de potencia es contundente —las leyes del acelerador hacen que el inicio del recorrido del pedal sea muy sensible— y tiene buena capacidad para ganar vueltas, logrando una conducción muy agradable y sensación de dinamismo.

Al igual que el Focus, la nueva generación del Opel Astra es otro modelo cuya conducción resulta plenamente convincente. En este caso, el motor es uno de los elementos que más contribuyen a la satisfacción de uso, pues cuenta con una gran solvencia desde muy pocas vueltas. Es el que mayor cantidad de par motor ha rendido en nuestro banco de poten-

cia, ofrece una respuesta muy inmediata y mueve los largos desarrollos elegidos por Opel con una facilidad asombrosa. A diferencia de la edición anterior del modelo, el uso de marchas tan largas ya no supone una merma de usabilidad, ya que el motor trabaja sin problemas desde regímenes cercanos al ralentí. Basta echar un vistazo a sus prestaciones, tanto de aceleración como de adelantamiento, para ver el buen resultado. Es el más rápido de los cinco, hasta el punto de que nos asalta la duda de si merece la pena la variante de 130 CV de este mismo motor, cuya ventaja se nota sobre todo en la zona alta del cuentavueltas. La diferencia con la versión superior es más por chasis, pues el más potente adopta un tren trasero diferente, también de ruedas tiradas por eje torsional, pero refor-


Opel Astra

Gratificante sorpresa sentir a esta Astra ligero, preciso de dirección e infinitamente más ágil que antes sin haber perdido calidad de

rodadura, real y percibida. Siento que sus 110 CV son, al acelerador, más contundentes que la media aún cuando sus desarrollos son algo largos, factor contraproducente en la vida real: la versión de 136 CV ha gastado algo menos.

RAÚL RONCERO

ACELERACIÓN

Rápido Astra. Capacidad de tracción y par motor hacen del Opel todo un sprinter. Es el más rápido de la comparativa.

FRENADA

Disparidad. Seat marca referencias en este apartado, con un León que baja de 70 metros.

SONORIDAD

Decibelios mecánicos. El ruido en el León es mayor, sobre todo cuando su motor TDI gira alto de vueltas.

ADELANTAMIENTO

Ágiles. El Astra vuelve a ser el más rápido, esta vez con más diferencia. Algo perezoso el León, que además está penalizado por su caja de 5 marchas.

CONSUMOS

Destacable. Llama la atención lo poco que consume el Mégane en trayectos urbanos.

POTENCIA Y PAR

Con fuerza. El Opel es el que más nivel de par ofrece. Gran motor.

PESO

Masa contenida. Todos pesan poco, pero sobresale el León por su ligereza.

	FORD	OPEL	PEUGEOT	RENAULT	SEAT
	■■■■□	■■■■□	■■■■□	■■■■□	■■■■□
Velocidad	Tiempo (s)	Tiempo (s)	Tiempo (s)	Tiempo (s)	Tiempo (s)
0-50 km/h	3,51	2,98	3,20	3,28	3,56
0-100 km/h	10,71	9,46	9,78	10,26	10,51
0-400 m	17,50	16,80	17,00	17,30	17,50
0-1000 m	32,60	31,30	31,60	32,20	32,40
	■■■■□	■■■■□	■■■■□	■■■■□	■■■■■
Frenada	Distancia (m)	Distancia (m)	Distancia (m)	Distancia (m)	Distancia (m)
100-0 km/h	39	39,0	38,0	38,0	36,0
120-0 km/h	58	55,0	54,0	56,0	54,0
140-0 km/h	75,6	72,8	73	76	69,7
	■■■■□	■■■■□	■■■■□	■■■■□	■■■■□
Velocidad	Del. / Tras. (dBA)	Del. / Tras. (dBA)	Del. / Tras. (dBA)	Del. / Tras. (dBA)	Del. / Tras. (dBA)
100 km/h	66 / 68	67 / 68	65 / 67	66 / 68	67 / 68
120 km/h	68,7 / 70,2	70 / 71,3	70,5 / 70,3	69,5 / 70,8	71,3 / 71,8
140 km/h	72 / 73	73 / 74	73 / 72	72 / 74	73 / 75
	■■■■□	■■■■□	■■■■□	■■■■□	■■■■□
Velocidad	Tiempo (s)	Tiempo (s)	Tiempo (s)	Tiempo (s)	Tiempo (s)
20 a 50 km/h en 2ª	3,3	3,2	3,1	3,10	3,50
60 a 120 km/h en 3ª	11	9,8	9,7	10,90	10,60
80 a 120 km/h en 4ª	8,51	7,57	8,3	8,58	9,23
80 a 120 km/h en 5ª	10,7	8,9	10,4	10,70	13,20
80 a 120 km/h en 6ª	13,5	11,2	15,7	13,50	-
	■■■■□	■■■■□	■■■■□	■■■■■	■■■■□
Urbano	5,4 l/100 km	5,9 l/100 km	5,5 l/100 km	5,1 l/100 km	5,9 l/100 km
Carretera	4,9 l/100 km	4,8 l/100 km	4,7 l/100 km	4,8 l/100 km	4,8 l/100 km
Medio ponderado	5,1 l/100 km	5,2 l/100 km	5 l/100 km	4,9 l/100 km	5,2 l/100 km
Autonomía media	1.039 km	919 km	1.052 km	959 km	959 km
	■■■■□	■■■■□	■■■■□	■■■■□	■■■■□
Potencia máx.	120,0 CV a 3.370 rpm	115,0 CV a 3.460 rpm	122,4 CV a 3.660 rpm	114,4 CV a 3.815 rpm	116,3 CV a 3.890 rpm
Par máx.	30,7 mkg a 1.700 rpm	34 mkg a 1.890 rpm	32,9 mkg a 1.740 rpm	28,2 mkg a 2.430 rpm	26,9 mkg a 1.700 rpm
	■■■■□	■■■■□	■■■■□	■■■■□	■■■■■
Peso en báscula	1.355 kg	1.340 kg	1.345 kg	1.342 kg	1.315 kg
Reparto peso delantero / Trasero	59 / 41 %	61 / 39 %	61 / 39 %	63 / 37 %	63 / 37 %
Relación peso/potencia	11,3 kg/CV	11,7 kg/CV	11,0 kg/CV	11,7 kg/CV	11,3 kg/CV



Jorge Beltrán

Por dinamismo, habitabilidad y agrado de conducción me parece un producto redondo. Me gusta el equilibrio que presenta entre confort

y eficacia en curva, aunque evitaría las llantas de 18" que hacen que copie demasiado las pequeñas irregularidades del asfalto. Esta combinación de motor-cambio permite afrontar cualquier repecho de autopista a buen ritmo incluso cargado.

JORGE BELTRÁN

zando mediante una eficaz timonería De Watt de la que prescinde nuestra unidad de pruebas. Lo más probable es que la mayoría de usuarios no detecte diferencia de comportamiento entre uno u otro, pues únicamente en situaciones de conducción muy exigente sale a relucir una mayor precisión de guiado a favor de la versión de suspensión más elaborada. Con el básico ya podemos presumir de un comportamiento fabuloso, en el que se combinan reacciones muy ágiles y una gran naturalidad en el paso por curva, incluso a ritmos muy elevados. Pocas inercias, una dirección precisa en todo momento y una alta calidad de amortiguación logran un punto de equilibrio difícilmente igualable, comparable al Focus pero más apto para todos los públicos.

REFERENTE FRANCÉS. Similar planteamiento ofrece el Peugeot 308, que cuenta con un comportamiento muy parecido al Astra en cuanto a eficacia y facilidad de conducción. No obstante, para lograr su alto nivel de confort recurre a un tarado de amortiguación que deja la carrocería algo más suelta en extensión, algo que se puede comprobar en situaciones no demasiado frecuentes, como cambios de rasante muy pronunciados en pleno apoyo. El resultado, pese a todo, es plenamente satisfactorio y no presenta inconvenientes de cara a la seguridad, siempre respaldada por una alta estabilidad y un ESP de acertado tarado, no desconectable por encima de 50 km/h. Únicamente cuando fuerzas las cosas de modo irracional vendría bien algo más de precisión al límite, así



POCO CONVENCIONAL

El pequeño volante, situado muy bajo, facilita llevar una postura relajada. Requiere un periodo de adaptación por nuestra parte.

EXCESIVO

El interior del 308 es muy elegante y con materiales de calidad, aunque la pantalla táctil integra demasiadas funciones. Regular el climatizador requiere varios pasos.



NOBLE BASTIDOR

La puesta a punto del 308 resulta muy eficaz, casi deportiva. Da muy buen resultado en combinación con esta mecánica de agradable funcionamiento y resolutive respuesta, logrando un conjunto muy confortable por refinamiento y filtrado de las suspensiones. El maletero es muy capaz, aunque la plaza central trasera es algo justa.





MULTIMODO
Enorme pantalla que hará las delicias de los más jóvenes, con tienda de aplicaciones (hay hasta un acuario), gran cantidad de funciones y 5 modos de conducción.



CONFIGURABLE
El cuadro de mandos digital es personalizable. Puedes hacer que cambie en función de los modos de conducción, elegir el color de fondo y el diseño.



MODERNA ILUMINACIÓN

Los acabados superiores pueden contar con faros led, salvo el Focus. El Astra, con módulos de apagado y encendido selectivo, es el más sofisticado.



ASENTADO

El chasis del Mégane transmite una gran sensación de aplomo, con unos tarados de suspensión muy bien elegidos y un dinamismo brillante. Brinda mucha confianza al conductor, aunque en circuito sus neumáticos se degradan rápido y pierden eficacia. Ha mejorado su amplitud y el maletero resulta muy aprovechable.



como una dirección más comunicativa. Sin embargo, en la conducción normal, e incluso a ritmos muy vivos, resulta dinámicamente impecable. Lo mismo podríamos decir de su motor, que presenta transiciones muy suaves al acelerar o dejar de acelerar, algo que repercute muy positivamente en el confort de marcha, tanto del conductor como de los pasajeros. Es uno de los turbodiesel con mejor respuesta a pocas vueltas, casi desde el ralentí, aunque los largos desarrollos perjudican sus prestaciones y, en algunas ocasiones, hay que recurrir al cambio. La 6ª, prácticamente de desahogo, está pensada para lograr una alta eficiencia y de hecho, es el que ha regis-

trado un consumo en carretera más bajo en nuestras mediciones.

REVOLUCIÓN. El Renault es el más claro ejemplo de la continua evolución que experimentan los compactos con cada nueva generación, pero llevado un paso más allá en materia de equipamiento interior, donde se hace muy patente la mejora en prácticamente todos los ámbitos. Es el más sofisticado, con un cuadro de mandos digital que podemos cambiar a nuestro antojo (color y diseño), luces ambientales configurables y cinco modos de conducción que modifican la dureza de la dirección, respuesta del acelerador, sonido del motor, instrumentación... e inclu-



Renault Mégane

Sólo por su estética ya tiene mucho ganado. Aparte, su carga tecnológica es digna de tener en cuenta, pues ofrece elementos muy atractivos para configurar un interior de lo más sofisticado.

A todo esto acompaña una dinámica sin puntos flacos, convincente en todas sus facetas.

PABLO MALLO

SÓLO 5 MARCHAS
Aunque el motor es resolutivo, las prestaciones del León se ven algo mermadas debido al cambio, ya que es el único con 5 velocidades.

MUY CORRECTO
La configuración interior del León es funcional y su uso, muy intuitivo. La consola puede resultar algo más intrusiva que en el resto para la rodilla derecha.

SIN COMPLICACIÓN

El León destaca por la facilidad de conducción que otorga su bastidor en cualquier tipo de circunstancia, ya que es capaz de lograr un eficaz comportamiento sin poner en aprietos al conductor y, al mismo tiempo, con un perfecto compromiso entre confort y estabilidad. Ofrece muy buenas plazas traseras y un maletero de formas muy cúbicas.



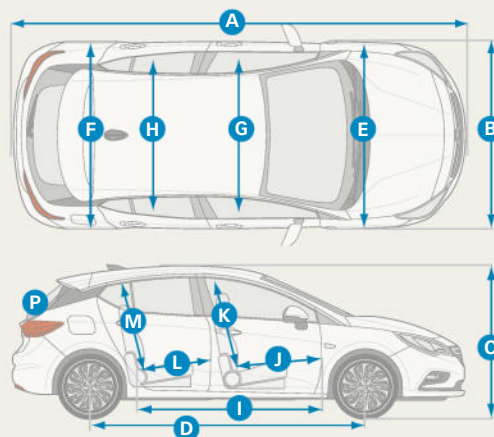
DIMENSIONES

Segmento muy versátil. Por amplitud interior son incluso mejores que berlinas de mayor tamaño, y tampoco descuidan la capacidad del maletero, aunque este puede depender del tipo de rueda de repuesto y del equipo de sonido, ya que algunos montan allí un subwoofer.

	FORD	OPEL	PEUGEOT	RENAULT	SEAT
	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	(cm)	(cm)	(cm)	(cm)	(cm)
A Longitud	436	437	425	436	426
B Anchura	182	181	180	181	182
C Altura	148	149	146	145	146
D Batalla	265	266	262	267	264
E Vía delantera	154	155	156	159	154
F Vía trasera	153	156	155	159	151
G Ancho interior delantero	141	140	139	143	142
H Ancho interior trasero	131	135	136	136	134
I Longitud interior	179	183	177	183	183
J Espacio piernas delantero	105	105	105	105	105
K Altura min./máx.	93/99	94/101	91/95	91/98	94/100
L Esp. piernas tras. dcha./izq.	74	78	76	71	81
M Altura trasera	91	92	90	92	95

MALETERO

	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
P Capacidad maletero	390 litros	320 litros	415 litros	410 litros	390 litros



AIRE FRESCO

Las proporciones y el diseño de la carrocería aportan al Mégane un aspecto imponente, mucho más moderno que sus rivales. Es el único con luces diurnas traseras.

so, si queremos, activan la función de masaje del asiento, que podemos regular en tres patrones diferentes y variar su velocidad e intensidad. Las versiones superiores también equipan una pantalla táctil de generosas dimensiones que se puede personalizar, y desde la que se accede a un gran número de utilidades: sensor de calidad del aire, análisis de conducción eficiente, navegador, sistema multimedia, aplicaciones (hay tienda para descargarlas, algunas gratis, y suponemos que poco a poco se irá ampliando el catálogo, que de momento es un poco reducido), o climatizador, aunque sólo a las funciones menos utilizadas, ya que el resto se hace por medio de controles "de verdad", que restan menos atención. Presume además de un Head-Up Display escamoteable, en

el que se proyecta información a todo color con muy buena resolución. Perfecto para los amantes de la conectividad.

LLAMATIVO. El otro gran paso al frente ha sido en diseño, con elementos que realzan la anchura de la carrocería y unas proporciones muy atractivas. Una vez en marcha, su tacto de conducción recuerda bastante al anterior Mégane, que ya había alcanzado un notable nivel de madurez, aunque en esta ocasión ha mejorado el confort de bacheo y el aplomo de su bastidor. Da gran confianza y sensación de seguridad, pues sus reacciones son de lo más progresivas frente a posibles imprevistos, una curva que se cierra o la necesidad de esquivar un obstáculo, siempre respondiendo



Seat León

Estarás a gusto a sus mandos en un abrir y cerrar de ojos. Lo mejor es el equilibrio general de su comportamiento que te cala poco a poco,

por puesta a punto de suspensión, tacto de dirección y cambio, frenada... sin duda, merece estar en el podio de la categoría. A mejorar: cinco marchas, por seis de sus rivales; y la rumorosidad del TDI.

JUAN CARLOS GONZÁLEZ



DINÁMICA DE REFERENCIA

En materia de comportamiento todos aportan un alto nivel de seguridad, eficacia y confort. El Focus se destaca con una mayor deportividad gracias a su rápida y precisa dirección, combinada con un participativo tren trasero.

ágilmente y con fidelidad a los deseos del conductor, por complicados que sean. No hay puntos flacos y se adapta a todo sin rechistar, desde una conducción muy dinámica en un tramo tortuoso, hasta un relajado trayecto urbano, situación en la que consigue unos consumos realmente bajos.

Su mecánica, sin ser excesivamente rápida, se defiende bien, aunque a muy pocas vueltas no tiene tanto par motor como el Focus, el Astra o el 308. A cambio, proporciona mucha suavidad y mayor silencio de marcha que sus rivales. Uno de sus puntos más criticables, sin embargo, es el reglaje del respaldo del asiento, que no se realiza por medio de una rueda sino por palanca, de manera que resulta menos preciso a la hora de lograr una postura óptima al volante. La visibilidad trasera, por su parte, queda condicionada por el reducido tama-

ño de la luna posterior, así como por los reposacabezas traseros.

VERSÁTIL TDI. El quinto implicado en esta comparativa es el Seat León, equipado para la ocasión con la versión superior del motor 1.6 TDI. Esta mecánica, que se renovó en agosto de 2015 y pasó de 105 a 110 CV, está disponible con cambio DSG de 7 marchas o, en este caso, con una transmisión manual de 5 velocidades. Las cuatro primeras marchas tienen un desarrollo similar a sus rivales (todos con 6 marchas), sin embargo, el motor no tiene tanto brío y sale peor parado en las mediciones de adelantamiento. Por otra parte, en el uso real, la 5ª resulta demasiado larga y debemos reducir a 4ª con frecuencia si queremos acelerar con cierta soltura, además el salto entre ambas es bastante acusado. También es el que tiene

SE TRATA DE UN SEGMENTO DE LO MÁS COMPETIDO. TODO ESTÁ CUIDADO AL MÁXIMO Y NADA SE DEJA AL AZAR. EL NIVEL ES MUY ALTO.



una respuesta menos inmediata a pocas vueltas, y un nivel sonoro más elevado al acelerar y cuando el motor gira alto de vueltas. Aun así, y aunque este propulsor no sea el más agradable de la gama, en conjunto es un coche muy satisfactorio. El tacto de dirección es el más logrado, y su chasis presenta un equilibrio muy acertado teniendo en cuenta el tipo de versión que es. Sus reacciones son muy neutras, además es el más ligero según nuestra báscula, lo que se traduce en una gran eficacia y nobleza ante cualquier eventualidad. En cuanto a confort, está a la altura de sus contrincantes, haciendo que en líneas generales sea un modelo redondo.

Por lo tanto, nos encontramos un altísimo nivel en cualquier caso, así que, elijas el que elijas, resulta imposible equivocarse. **a**

valoraciones

COMPORTAMIENTO

De referencia. Cada uno con sus propios matices y personalidad, pero todos con unas formas envidiables en cuanto a comportamiento y actitudes dinámicas. Notable la precisión del Focus en situaciones exigentes, aunque puede sorprender con alguna reacción demasiado deportiva que sin duda gustará a los más avezados. El Astra ofrece un equilibrio óptimo entre confort, eficacia y sujeción de la carrocería ante cambios de apoyo y ondulaciones.

	Ford	Opel	Peugeot	Renault	Seat
MEDIA	9	8,5	8	8	8

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Solvencia y agrado de conducción. Más que la potencia, lo que más se refleja en el agrado de uso es la cifra de par, que en el Astra ha sido la más elevada según nuestro banco de rodillos. Le sigue de cerca el Peugeot, muy suave y progresivo. Ambos cuentan con los desarrollos del cambio más largos del lote. El León, pese a ser el de mayor cilindrada junto con el Astra, ha obtenido la menor cifra de par, además es el único con cambio de 5 marchas.

	Ford	Opel	Peugeot	Renault	Seat
MEDIA	7	8,5	8	7,5	6

VIDA A BORDO

Espaciosos. Sumando centímetros de las diferentes cotas todos obtienen una puntuación similar, ya que lo que pierden por un lado lo ganan por otro. En este apartado encontramos uno de los pocos puntos flacos del Astra, su maletero, algo justo para lo que se estila en el segmento. Por lo demás, todos cuentan con unas cotas de habitabilidad generosas y fácil acceso a las plazas posteriores, aunque túnel central y consola son algo intrusivos para el pasajero central trasero del 308.

	Ford	Opel	Peugeot	Renault	Seat
MEDIA	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5

INVERSIÓN

Disparidad de precios. El Opel Astra y el Ford Focus son los que tienen un precio de venta más competitivo, y no por ello estamos ante peores productos o modelos menos elaborados. El Mégane, por su parte, cuenta con el precio de partida más elevado de los cinco, algo que demuestra lo seguros que están en Renault de su nuevo compacto.

	Ford	Opel	Peugeot	Renault	Seat
MEDIA	8,5	8,5	7,5	7	7,5

NOTA FINAL	8	8,25	7,75	7,5	7,25
RANKING	2º	1º	3º	4º	5º



EL GANADOR OPEL ASTRA

Si el segmento compacto se caracteriza y aprecia por su equilibrio, podríamos denominar al Astra como el más equilibrado de los compactos. Dinámicamente ejemplar y con un motor brillante, es también el que ofrece uno de los precios más ajustados. Con esta generación Opel ha dado en el clavo.

Deley

Nunca mejor dicho, el nuevo 225 xe Active Tourer es un híbrido -y un BMW- para todos los días. Por su capacidad para desplazarse exclusivamente en eléctrico, parece adelantarse a los amenazantes protocolos anticontaminación.

LORENZO ALCOCER | lalcocer@mpib.es



Precio (desde)	Potencia	Consumo	Comercialización
39.500 €	224 CV	2,0 l/100 km	Marzo

ENTRE 2 Y 3 HORAS.

BMW ofrece un cargador de alta potencia que en 2 horas carga la batería, una menos que hacerlo en un enchufe doméstico de 220 voltios.

Autonomía de 40 kilómetros y 125 km/h en modo eléctrico.



POCO A POCO LOS HÍBRIDOS SE VAN convirtiendo en realistas alternativas a los coches de gasolina y Diesel tradicionales. Y no solo eso. Las noticias medioambientales del momento que hablan de la contaminación de las grandes ciudades y los protocolos de actuación que se aplicarían sobre el transporte privado colocarían en una posición privilegiada a los híbridos, si finalmente se restringe o prohíbe el uso de los coches convencionales en los centros de esas grandes capitales y se permite el acceso a híbridos y eléctricos.

El BMW 225xe cuenta con un motor delantero de gasolina, de 1,5 litros y 3 cilindros, que rinde 136 CV y 22,4 mkg, valores que se dirigen a las ruedas delanteras a través de un cambio automático Steptronic de 6 marchas. Por otro lado, cuenta con un motor eléctrico ubicado bajo el piso del maletero. Éste rinde 88 CV y dirige su fuerza a las ruedas traseras. Si intervienen ambos motores a la vez, el BMW 225xe Active Tourer dispone de 224 CV y 39,3 mkg. Una peculiaridad fruto de esta configuración es que el BMW 225xe se desplaza como tracción delantera cuando se impulsa solo con su motor de gasolina; como propulsión trasera al circular solo en eléctrico o como tracción total electrificada, similar al vanguardista BMW i8, cuando ambos actúan conjuntamente.

Pero lo que le hace realmente interesante es su capacidad para rodar como un coche 100% eléctrico. Para ello dispone de una batería de ion-litio, de 7,7 kWh, encargada de alimentar al motor eléctrico. La batería se puede cargar en una toma doméstica de 220 voltios, en 3 horas o en solo 2,1 si contamos con un cargador de pared que suministra opcionalmente la propia BMW. En modo eléctrico es capaz de alcanzar una velocidad 125 km/h. Y se anuncia una autonomía de hasta 41 kilómetros.

Para ello dispone de una batería de ion-litio, de 7,7 kWh, encargada de alimentar al motor eléctrico. La batería se puede cargar en una toma doméstica de 220 voltios, en 3 horas o en solo 2,1 si contamos con un cargador de pared que suministra opcionalmente la propia BMW. En modo eléctrico es capaz de alcanzar una velocidad 125 km/h. Y se anuncia una autonomía de hasta 41 kilómetros.

EMISIONES CERO. Por su capacidad para desplazarse exclusivamente en eléctrico, el 225xe te transmite esa magia que tiene cualquier coche eléctrico. Son 88 CV y 16,8 mkg que dan para moverte por ciudad y vías de extrarradio con una solvencia muy buena. En los primeros metros, la espontánea capacidad de respuesta del motor eléctrico te permite, sobre todo, que en la conducción más urbana entre calles,



CARGA TECNOLÓGICA

El maletero pierde capacidad y también el depósito de combustible, por dejar espacio a la batería y el motor eléctrico. Penaliza algo la funcionalidad y la autonomía.

sus rivales



AUDI A3 SPORTBACK E-TRON

Carga Plug-in y hasta 50 kilómetros de autonomía eléctrica en el A3 de 5 puertas, que pierde mucho maletero en esta versión (280 litros) para un destino familiar. Tracción delantera.

■ 40.480 € sin dto. ni Movae
■ 204 CV ■ 1,6 l/100km



PEUGEOT 3008 HYBRID4

Sin carga externa y propulsión eléctrica limitada a maniobras urbanas y cortos desplazamientos a baja velocidad. Motor principal Diesel, Y motor eléctrico trasero. 4x4 hasta 120 km/h.

■ 35.400 € sin dto. ni Movae
■ 200 CV ■ 3,5 l/100km



TOYOTA PRIUS+

Acabado ECO desde 31.200 €. Toyota acerca sus híbridos a todos. Sin carga Plug-in y por tanto con propulsión eléctrica limitada. Hasta 7 plazas o gran maletero.

■ 38.300 € sin dto. ni bonif.
■ 136 CV ■ 4,3 l/100km



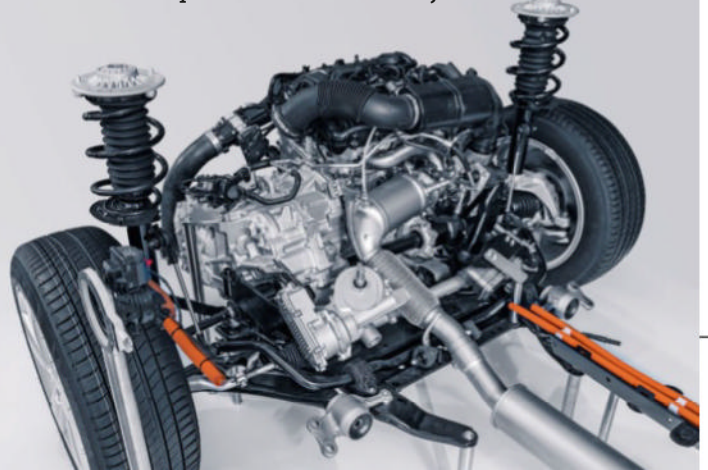
coches y semáforos no haya otro Active Tourer mejor. El cambio automático solo gestiona el empuje del motor de gasolina y cuando rueda en eléctrico avanza como si tuviera una sola marcha, con lo que su aceleración es muy progresiva, consistente y se mantiene sin saltos. Es fabuloso arrancado y acelerando, sin ruidos mecánicos y con una suavidad general muy agradable. Por Munich capital y alrededores, hemos sido capaces de rodar en eléctrico algo más de 30 kilómetros, partiendo con la batería cargada a tope.

FUERA DE LA CIUDAD. Por defecto el 225xe propone cuando lo arrancas el modo de funcionamiento combinado Auto eDrive. Este modo alterna el motor convencional de gasolina y el eléctrico de la manera más eficiente posible. Si el motor eléctrico cubre nuestra demanda de aceleración y velocidad (en este modo hasta 80 km/h), el 225xe responde como eléctrico puro. Y a partir de ahí o bajo una mayor aceleración, el motor de gasolina 1.5 de 136 CV entra en escena, súbitamente y de forma muy suave. En ese momento pasa a desplazarse como un tracción delantera y ahora sí el cambio gestiona el empuje del motor con sus 6 velocidades. Dependiendo de muchas variables, en función de la eficiencia, las prestaciones y la estabilidad, ambos motores se alternan y combinan, transmitiendo también muchísimo confort de conducción y operando por momentos como

MÓDULO ELÉCTRICO TRASERO

4x4 electrificado

Lexus/Toyota, PSA y ahora BMW aprovechan la hibridación de algunos de sus modelos para aportar tracción integral a sus híbridos, aunque con limitaciones. El 225xe integra en el eje posterior todo el módulo eléctrico, que no está físicamente unido al eje delantero, donde está el motor de gasolina. El motor eléctrico funcionaría como propulsor único cuando circulamos en eléctrico y también como motor de apoyo al de gasolina en fuerte aceleración, pero también puede activarse por mediación del control de estabilidad, si hay pérdida de tracción en el tren delantero o alguna otra reacción inestable. Eso sí, siempre por debajo de 125 km/h, momento en el que el motor eléctrico deja de funcionar.





INFORMADO Y CONECTADO

Varios modos de funcionamiento. El sistema de navegación optimiza el uso de motores en función al recorrido. Desde el móvil se puede comprobar el estado de la batería y otros parámetros.

un vehículo con tracción integral hasta 125 km/h. A partir de ahí, el motor eléctrico ya no vuelve a entrar en funcionamiento. No pretende ser una variante deportiva ni una versión 4x4 específica, pero sí ofrecer puntualmente esas características, primando continuamente la eficiencia.

Un tercer modo, SAVE Battery, permite mantener constante el nivel de carga de la batería, para ser utilizada a posteriori donde más nos interese. En caso de tener la batería agotada, este modo también recargaría con el motor de gasolina la batería hasta el 50 por ciento, un modo poco eficiente, pero que serviría para disponer de autonomía eléctrica pura en zona urbanas. El 225xe carga con un sobrepeso de 150 kilos respecto a los 225i y 220d xDrive, pero BMW habla de un reparto más equilibrado que las versiones 4x2. En cualquier caso, el 225xe pisa y se guía con una alta sensación de firmeza y seguridad, a la vez que filtra las irregularidades del asfalto con suavidad. Independientemente de su mecánica, es un Active Tourer más y en carretera se presta a ser conducido como quieras. **a**

NUESTRA OPINIÓN



Lorenzo Alcocer

Caro y sofisticado, pero de una funcionalidad óptima para una familia media, no solo por su excelente ejecución, sino por lo que puede suponer tener un coche con propulsión eléctrica.

DATOS TÉCNICOS

BMW ACTIVE TOURER 225XE

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Motor	3 cilindros en línea. Delantero transversal
Cilindrada y cotas	1.499 cm ³ y 94,6 x 82,0 mm
Distribución	2 árboles de levas de calado variable en tiempo y alzada
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Compresión	11,0:1
Potencia máxima	136 CV a 4.400 rpm
Par máximo	22,4 mkg entre 1.250 y 4.300 rpm
Transmisión	Cambio automático de 6 vel. Tracción delantera, trasera e integral
Embrague	Convertidor de par

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Tipo McPherson
Susp. trasera	Tipo multibrazo
Frenos delanteros	Discos autoventilados
Frenos traseros	Discos autoventilados
Dirección	De crem. Asistencia eléct.
Neumáticos	205/55 R17
Coefficiente Cx	0,29
Largoxanchoxalto	434 x 180 x 156 cm
Batalla y vías	267 y 158/159 cm
Peso oficial	1.660 kg en vacío
Depósito comb.	36 litros
Maletero	400 dm ³

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	202 km/h
Acel. 0-100 km/h	6,7 segundos
Consumo urb. / extrurb. / mixto	N.D./N.D./2,0 l/100 km (y 11,8 kWh)
CO₂	46 g/km

MÓDULO ELÉCTRICO

Motor/ubicación	Eléct. síncrono/eje trasero
Potencia	88 CV (65 kW) a 4.000 rpm
Par	16,8 mkg de 0 a 3.000 rpm
Batería/ubicación	De ión de litio/ bajo asiento trasero
Capac. (bruta/neta)	7,6/5,8 kWh
Tiempo de recarga	2,2 h. en wallbox; 3,5 horas en toma de 220 voltios
Autonomía eléctrica	41 km
Vel. en eléctrico	125 km/h

NUESTRA VALORACIÓN

LO IMPORTANTE

- PRECIO.** Tecnología reservada para altos de gama. Precio elevado, si bien también prestaciones elevadas y cierta capacidad 4x4 para circular por nieve, etc. Ayuda de 3.700 euros del Plan Movea, que tributaría en Renta.
- VIDA A BORDO.** Maletero justo como monovolumen de 5 plazas. Un producto de alta calidad y muy completo. Muy agradable funcionamiento en eléctrico.
- COMPORTAMIENTO.** Unos 150 kilos de lastre, pero sensación de coche dinámico, veloz, seguro y cómodo.

Y ADEMÁS...

- EMISIONES CERO.** Leyes a su favor para circular y aparcar gratis en las ciudades que por contaminación prohíben o restringen el uso del coche particular.

MALO ■■■■■ REGULAR ■■■■■ BUENO ■■■■■
MUY BUENO ■■■■■ EXCELENTE ■■■■■

Hoy contra mañana

Llega el nuevo Sportage pero convivirá en 2016 con el anterior.

¿Rivales o complementarios? Lo segundo. Uno, más barato; el otro, mucho más coche. Analicemos el detalle...

JCP | jcpayo@mpib.es FOTOS: ISRAEL GARDYN Y KIA



KIA SPORTAGE, EPISODIO IV...

Hace un par de semanas te lo conducíamos sin apenas tener apoyo de información técnica. Ahora ya sabemos bastante más y, además, lo enfrentamos con el Kia Sportage saliente, que se seguirá vendiendo, unos 1.000 euros más barato a igualdad de motor, pero con mucho menos equipamiento.

No vamos a entrar en profundidad en las virtudes del nuevo Kia Sportage frente a la tercera generación -calidad, diseño, mejor rodar, más equipamiento de confort y seguridad...-. El salto entre el entrante y el saliente -repito que se venderá durante todo 2016- es sideral, aunque logre mantener el ADN del diseño, sobre todo

en la vista lateral. Delante, mucho más moderno el nuevo... Detrás, lo mismo. En el interior, salto aún mayor. El nuevo Sportage hace antiguo, muy antiguo al anterior a nivel de diseño, de calidades, de ajustes... También gana habitabilidad, algo de maletero... Todo muy lógico para una nueva generación, adaptada a los nuevos tiempos y a los nuevos y potentes rivales.

DOS MOTORES CONTRA CINCO. La oferta del Kia saliente se reduce a dos motores, gasolina 1.6 GDi 135 CV y Diesel 1.7 CRDi 115 CV, ambos con tracción delantera -igual que en la nueva generación-. 1.505 kilos en báscula para el primero, 1.415 para el segundo. Llevamos es-

TAN CERCA, TAN LEJOS

Hasta que no los juntas, no lo ves... Parrilla más baja para que las ópticas delanteras no formen un todo con la rejilla frontal como sucedía antes. El acabado GT Line te aporta detalles de acabado mucho más dinámicos como haces de luz inferiores -también se afina la suspensión-. Diseño más deportivo y elegante.



NUEVO LENGUAJE ÓPTICO

Gran evolución en funcionalidad lumínica. También el diseño del conjunto y de los detalles -mucho más tecno- gana en elegancia y refinamiento.



NOCHE Y DÍA
Dos interiores distintos en forma, dando un salto exponencial el nuevo Sportage, transmitiendo más calidad y solidez. Mucho mejores los nuevos asientos en confort y ajustes. Detrás, igual, asientos traseros reclinables -entre 23 y 37 grados-. Tracción total y cambio de doble embrague, sólo en el nuevo.

MOTORES Y PRECIOS

SPORTAGE 3ª GENERACIÓN

	Precio	Con dto.
Kia Sportage f/l 1.6 GDi CONCEPT 4x2 (Euro VI)	22.260	17.635
Kia Sportage f/l 1.6 GDi DRIVE 4x2 (Euro VI) ♦♦	24.050	19.425
Kia Sportage f/l 1.6 GDi x-Tech Eco-Dynamics 4x2 (Euro VI) ♦■	25.175	20.801
Kia Sportage f/l 1.6 GDi EMOTION 4x2 (Euro VI)	28.800	24.175
Kia Sportage f/l 1.7 CRDi CONCEPT 4x2 (Euro VI)	24.470	19.845
Kia Sportage f/l 1.7 CRDi DRIVE 4x2 (Euro VI) ♦♦	26.260	21.635
Kia Sportage f/l 1.7 CRDi VGT x-Tech Eco-Dynamics 4x2 (Euro VI) ♦■	27.385	23.011
Kia Sportage f/l 1.7 CRDi EMOTION 4x2 (Euro VI)	31.010	26.385

♦ Pack Visión (Incluye techo solar panorámico) **900€**; ■ Pack Visión + Faros de xenón **1.350€**;
♦♦ Pack Total (Techo solar panor. + Navegador + Sis. audio Infinity + Faros Xenón + Antena aleta tiburón) **2.700€**

SPORTAGE 4ª GENERACIÓN

Kia Sportage 1.6 GDi BASIC 4x2 (132 cv)	22.850	18.002
Kia Sportage 1.6 GDi CONCEPT 4x2 (132 cv) ♦	23.700	18.852
Kia Sportage 1.6 GDi DRIVE 4x2 (132 cv) ■	26.300	21.452
Kia Sportage 1.6 GDi EMOTION 4x2 (132 cv)	29.000	24.152
Kia Sportage 1.6 T-GDi GT Line 4x4 (177 cv) ♦	34.400	29.360
Kia Sportage 1.6 T-GDi DCT GT Line 4x4 (177 cv) ♦	36.400	31.360
Kia Sportage 1.7 CRDi CONCEPT 4x2 ♦	25.700	21.035
Kia Sportage 1.7 CRDi DRIVE 4x2 ▲♦	28.300	23.635
Kia Sportage 1.7 CRDi EMOTION 4x2	31.900	27.235
Kia Sportage 2.0 CRDi GT Line 4x2 (136 cv) ♦	33.400	28.552
Kia Sportage 2.0 CRDi GT Line 4x4 (136 cv) ♦	35.400	30.552
Kia Sportage 2.0 CRDi GT Line 4x4 (185 cv) ♦	37.900	33.052
Kia Sportage 2.0 CRDi Aut GT Line 4x4 (185 cv)	39.900	34.860

♦ Navegador 2.0 con cámara de asistencia al estacionamiento y servicios de conectividad TomTom (Pantalla 7") + Sensor de Luces + Antena aleta tiburón **800€**; ■ Faros Bi-xenón adaptativos + Lavafaros **800€**; ▲ Pack Visión (Incluye techo solar panorámico) **900€**; ♦ Pack Total (Techo Solar Pan. + Faros Bi-xenón adaptativos + Lavafaros) **1.700€**; ♦♦ Pack Luxury (Sis. asistencia frenada emerg. -colisión frontal- + Sistema det. ángulo muerto + Alerta tráfico trasero + Portón trasero "manos libres") **1.700€**

Precio: Precio final recomendado; **C. dto.:** Precio con descuentos de la marca sin Plan Pive. Precios en euros



MEJOR VISIBILIDAD

Sobre todo con un pilar A más fino y un retrovisor menos vertical que antes. También mejora la visibilidad trasera...

ADN LATERAL

Aquí es donde el nuevo Sportage y el antiguo más se asemejan.

NO MUCHO MÁS GRANDE

Crece 4 cm de longitud y siete de batalla. Habitabilidad y maletero, los beneficiados.

SE SIGUE VENDIENDO

El Sportage "antiguo" sigue interesando por precio aunque sea menos coche que el nuevo.



DOS MUNDOS

En habitabilidad no hay grandes mejoras, algún milímetro más en altura y anchura. Maletero que sube de 465 litros a 503 litros, aunque con formas muy similares. Aumenta la capacidad del depósito de combustible: antes 58 litros, ahora 62. Posibilidad en el nuevo de carga del móvil por inducción, que también se apunta a la moda de pantalla frontal grande, aunque con demasiada botonería a la vista -eso sí, ordenada-. Al tacto, también gana el nuevo Sportage, con comandos más modernos



tos motores al nuevo Sportage, cuatro centímetros más grande y con mucho más equipamiento -más peso-: el GDi anuncia en báscula 1.379 kilos -el más ligero de la gama-, mientras que el Diesel pequeño pesa muy poco más que el modelo saliente, 1.425 kilos. En cuanto a peso total, el Sportage, "más pesado" será el 2.0 CRDi con tracción total y 1.615 kilos de peso en báscula. Te recordamos que en gasolina el nuevo Sportage se ofrece con 132 y 177 CV, mientras que en Diesel hay tres motores con 115, 136 y 185 CV.

En materia de prestaciones, y comparando los motores que se mantienen en el ayer y hoy de Sportage, ligeros aumentos de velocidad máxima en 3 km/h, mientras que en la aceleración pierde algo el 1.6 GDi -cuatro décimas más lento en el 0-100 km/h- y el 1.7 CRDi gana ocho décimas en esta medición, marcando ambas mecánicas, en la nueva carrocería 11,5 segundos en alcanzar los 100 km/h. En cuanto a los mejores en materia de prestaciones, el motor gasolina 1.6 T-GDi de 177 CV es el que más corre, alcanzando los 205 km/h en su versión de tracción delantera con cambio manual. En aceleración, victoria también para este motor, pero asociado a la tracción total y al cambio de doble embrague, gracias a sus 9,1 segundos en realizar el 0-100 km/h.

Turno para el consumo: las mecánicas que quedan en el Sportage "antiguo" apostaban por un consumo medio de 6,8 para el GDi y de 5,2 para el 1.7 CRDi. En el nuevo Sportage, con mejor coeficiente aerodinámico -ahora 0,33, antes 0,35-, ajustes de peso y algún ajuste mecánico -start&stop, por ejemplo-, el GDi 132 CV baja a 6,3 l/100 km y el 1.7 CRDi a 4,6 l/100 km. En cuanto a habitabilidades, el espacio para pasajeros se incrementa en 5 mm delante y 16 mm detrás, mientras que el espacio para las piernas trasero aumenta 7 mm. **a**

NUESTRA OPINIÓN



Juan Carlos Payo

Yo no tengo duda, me quedo con el nuevo Sportage. El no excesivo sobrepeso lo compensa de sobra el equipamiento, las calidades, el buen rodar y el refinamiento acústico.

MÁS CARGA DE SEGURIDAD ACTIVA EN EL NUEVO SPORTAGE



tus dudas

por **MIGUEL G. PUENTE**

DIRECTOR TÉCNICO DE AUTOPISTA
Y TU ASESOR DE CONFIANZA.

Escríbele tus consultas a
mgpunte@mpib.es

Sobre freno eléctrico

He visto a una Mercedes Vito, aparcada y frenada (con freno eléctrico), y de repente soltarse el freno y acabar contra un contenedor (y de milagro que no fue contra personas). ¿Cómo explicar eso? ¿Se quedaría sin batería?

POR EMAIL

ME TOCA DERIVARTE A MI COMPAÑERO Iñaki de nuestra revista hermana Transporte Mundial, que es el que de verdad sabe de esto. Los modelos de Vito anteriores y actuales, como te comenté, no montan el sistema de frenos eléctrico, denominado EFR (Freno de estacionamiento accionado eléctricamente), por lo que entiendo que el lector se refiere a un modelo de la Clase V, en lo que este dispositivo sí se instala en origen. En la práctica, el freno de estacionamiento EFR siempre se activa automáticamente una vez que se extraiga la llave de contacto, indiferentemente del tipo de caja de cambios que monte el vehículo, ya sea manual o automática. En este caso, también se engrana automáticamente la posición P de parking en el cambio. El freno de estacionamiento eléctrico se suelta también de manera automática una vez que se arranca el vehículo y se pisa el pedal del acelerador, siempre y cuando esté abrochado el cinturón de seguridad del conductor. También es posible hacerlo pulsando el interruptor que acciona el mismo. En caso de producirse una **avería eléctrica** en freno EFR, en el cuadro de instrumentos se iluminará el testigo.

En mi modesta opinión y a la vista de lo anterior, lo que pudo pasar es que el conductor vio **encendida la luz de avería en el freno, pero interpretó que este estaba conectado en vez de averiado**. Por eso se pudo mover estando aparcado. Aunque el accionamiento del freno es eléctrico, la retención del vehículo se produce de una forma mecánica, por lo que no influye el estado de la batería o del resto del sistema eléctrico para que este pueda desconectarse.

AVERÍA ELÉCTRICA

Esta luz avisa al conductor de que el freno no se ha activado. Por el contrario, si se produce una avería en el sistema eléctrico o de cualquier otro tipo que afecte al mecanismo de freno una vez que está activado, **SOLO se podrá soltar mediante un procedimiento mecánico con una herramienta especial y por personal cualificado**.

Sobre el wifi en el coche

En verano voy a una casita sin teléfono y compré un router para tener wifi, que luego utilizo en el vehículo para que los niños puedan tener internet durante el trayecto en el coche. El caso es que el anuncio de Opel de wifi en el coche me llama la atención. ¿De verdad es gratis? Porque me imagino que será un router como el mío, pero con una tarifa especial que tenga Opel. ¿O tengo que dar de alta una línea de teléfono para el coche como la que llevo en mi router portátil? ¿Hay límite de datos que puedes bajar al mes, al año, al día o siempre navegas a velocidad 4G aunque tus hijos estén viendo películas en streaming desde que se suben al coche? ¿Qué compañía da el servicio de telecomunicación, vamos, la SIM, puedes elegir? Y cuando acabe el primer año gratis, ¿cuánto habrá que pagar?

P. BUENO

LUZ AVERÍA

Si se enciende el testigo antes de poner el freno, piensa que significará "avería", en lugar de "conectado".





CON ONSTAR VIENE EL WIFI
Al menos, la preparación para soportar la conexión a internet. Es gratis un año, luego, si quieres anular la suscripción del wifi o de OnStar, podrías hacerlo.

ANTENA EXTERNA

Lo importante de la cobertura wifi que proporcione el coche es que reciba la señal de las antenas celulares. Importa qué compañía sea y su distribución de antenas. En cualquier caso, la presencia de una antena externa debe suponer una importante mejora. No solo es que no tengan limitación en cuanto a potencia al emitir (como sí tu móvil), sino que también reciben mejor porque no está encerrado dentro de una caja Faraday.

EL WIFI DE OPEL VIENE ADOSADO al sistema de comunicaciones de General Motors denominado OnStar, que aquí casi no se conoce, pero que en Estados Unidos está absolutamente consolidado desde hace muchos años (nos lo enseñaban integrando incluso los sistemas de comunicación automática entre coches y la infraestructura). Al llegar a España, dado los costes de las comunicaciones, es posible que este "plan de datos" para el coche, con tarifa plana, sea más atractivo que la propia asistencia remota con teleoperadores que incluye OnStar. No es lo mismo que compres tú la línea, que General Motors alcance un acuerdo más o menos paneuropeo con un proveedor para cientos de miles de coches. Mayor penetración de OnStar, más barato saldrá la suscripción a OnStar en el futuro. Sin embargo, en Opel nos dicen que aún no hay precio definido cuando acabe el año gratuito, pero recordamos que **en su momento nos apuntaron que esperaban bajar de los cien euros al año**. No parece mucho en cuanto uses emisoras de internet o si tus hijos ven vídeos de Youtube en el coche en algún dispositivo portátil (lo digo por experiencia, a qué velocidad consumen la tarifa de datos). No habrá límite (al menos es este primer año), de la cantidad de datos que se descarguen, que la velocidad será la de la red (3G o 4G). Opel nos ha dicho que el proveedor será Vodafone, para que te hagas una idea de la cobertura 4G que tendrás (seguro que por experiencia con tu router, solo cerca de grandes núcleos urbanos, puede que se amplíe un poco gracias a la **antena externa** integrada del coche).

Nos puntualizan en Opel que "si al finalizar el año de gratuidad uno quiere darse de baja de la Wi-Fi, porque no le interese el coste, o del servicio OnStar, porque piense que no lo va a utilizar, o de ambos servicios, podrá hacerlo. Es decir podrá elegir entre tener sólo OnStar, sólo Wi-Fi o bien, OnStar+Wi-Fi, o nada, claro está".

CONSULTAS express

Estas son las respuestas a las consultas más interesantes que nos han llegado esta semana.

Consumo y reprogramación

Quería saber qué opina del consumo en un motor u otro, según se dice y yo lo tengo comprobado, el coche reprogramado gasta, a velocidades legales, algo menos que cuando estaba de serie. En cambio hay gente que piensa que eso es imposible porque para sacar más par y potencia el coche tiene que inyectar más combustible para obtenerlo.



¿Influye o no la posición del acelerador o da igual por que ya se sabe que en los coches modernos lo que se pisa de pedal luego no es lo que parece ser, al pasar por el filtro de la electrónica?

PD: Fiabilidad aparte, porque está claro que en los "repro" sufrirán mas los componentes (embrague, bimasa, turbo), aunque si lo mantienes bien con cambios de aceite recortados y buen aceite lo llevará mas o menos bien.

Hay que ser muy gallego, depende de la reprogramación. En sus inicios conocí algunas muy burdas, simples "multiplicadores" de los tiempos de inyección, que al alargarlos inyectaban más gasóleo y así podían conseguir potencia... y mucho humo. Ahí los consumos se disparaban, la prestación también, y con filtros de partículas no se hacían visibles los humos negros en todo momento. Una reprogramación

fina puede conseguir hacer inyecciones algo más pobres, con más temperatura y un trabajo similar. ¿Es que los fabricantes son tontos y no saben hacerlo? Claro que sí, pero a ellos les miden las emisiones contaminantes y en esos usos "tranquilos" no pueden permitirse una combustión ahorradora, pero contaminante. En cambio, una reprogramación, sí se lo puede permitir. No hablo de humos visibles, sino de NOx. Luego, buscando la prestación, la "repro" cambia los criterios e inyecta mucho más rico que la inyección de serie, consiguiendo más prestación. No, los fabricantes sabrían hacerlo, pero no pueden; no todo el mundo aceptaría aceites caros y más mantenimiento, ni socialmente nos podemos permitir el "ande yo caliente..." emitiendo más contaminantes de lo debido.

¿Amarok V6?

Desearía saber qué hay de realidad sobre el proyecto de Volkswagen Amarok, con un motor V6 de 2.0 litros y una potencia de 240 CV.

Mi intuición me dice que ninguna. Para un 2.0 bastan cuatro cilindros. Con 240 CV ya existe en Passat. Y en un industrial se estrenó el 2.0 biturbo. Así planteado, ¿por qué no?, pero no tengo información concreta.



autopista.es



LO MÁS VISTO ESTA SEMANA

ESGUINCE CERVICAL

Este daño tan sufrido en los accidentes que ocurren cada día, suele ser motivo de importantes indemnizaciones por parte del seguro. Cada vez se realizan más pruebas para comprobar la veracidad del afectado. Te contamos cómo está el panorama.



RADARES DGT

Las carreteras secundarias siguen siendo objeto de los controles de velocidad de las autoridades. Te ofrecemos un listado con todos los puntos anunciados en los que puedes encontrarte con la Guardia Civil. Segundo contenido más visto.



SEAT ATECA

El SUV mediano de Seat ya tiene nombre y será Ateca, el mismo que un pueblo de la provincia de Zaragoza. Te lo contábamos hace unos días en nuestra web y las visitas están subiendo como la espuma. Tercer contenido más visitado.



GALERÍAS



DAYTONA



PORSCHE CAYMAN GT4

MUY CERCA DE LA COMPETICIÓN

Revive con fotos la emocionante carrera de las 24 Horas Daytona, pero tampoco dejes a un lado al Porsche Cayman GT4, un coche con el que necesitarás un circuito para sacarle todo el jugo.



VÍDEOS



MARÍA CASTRO



TOYOTA AURIS

SEGUIMOS NUESTRA MARCHA

Le hemos preguntado a la actriz acerca de su vida, su trabajo y su actitud al volante, mientras que seguimos con nuestras pruebas variopintas con el Toyota Auris híbrido.

AUTOPISTA es el miembro español del Comité Organizador. www.caroftheyear.org



Autopista (España) Stern (Alemania) Auto (Italia) Autovisie (Holanda)
L'Automobile Magazine (Francia) Autocar (GB) Vi bilägare (Suecia)

autopista

Directora General Motor:
María Wandosell

Director: Juan Carlos Payo
Directora adjunta: Sylvia Longás

Director de Arte: Eloy Cuadrado
Director Técnico: Miguel G. Puente

Pruebas y producto: Raúl Roncero (Jefe de sección), Lorenzo Alcocer, Daniel Cuadrado, Pablo Mallo, Miguel García-Vidal, Luis Miguel Vitoria, Juan Carlos González, Oscar Díaz. **Información:** Alicia Fernández (Jefa de sección), Sonia Recio, Marina García del Castillo, Teresa de Haro, Rubén Leal, Adrián Lois, Alejandra Otero, Jorge Serrano, Carlos Cuesta. **Centro técnico:** Andrés Acinas, Carlos Díaz, Jorge Beltrán. **Coordinación Autopista.es:** Jordi Moral.

Departamento de Arte: Javier Pérez Calvo (Adjunto al Director de Arte), Sylvia Núñez-Arenas y Raimundo López (Jefes de Diseño), Ángela Simón (Jefa de Equipo), Daniel Cano, Mar García, Carmen Lareo, Fernando Núñez-Arenas.

Fotografía: Israel Gardyn, Mikael Helsing, Alicia Ruiz.

Eventos: Raúl Moreno Zayas (Director), Tel: 91 347 00 78.

Documentación: Jesús García. Copyrights: Motor Presse International.

Tecnología Editorial: Tomás García (Director), Alberto Vicente, Silvia Coronado, Alfonso Ros.

Producción: Tomás Borrego (Director), Alfredo Niño.

BRAND SOLUTIONS. Director: Óscar Sáenz.

Marketing y Comunicación Editorial Motor: Manuel Juliá (Director), Begoña Ferreiro, Elena Carrascosa. **Publicidad:** Miguel Ángel Zubillaga, Director Comercial. Tel: 91 347 0203. **Publicidad Madrid:** Tel: 91 347 0100. José Antonio Vázquez, Director Comercial revistas Autos, javeguez@mpib.es. Mª Jesús Sánchez de Dios, Directora de grupo de publicidad Autocomercio y Motor Clásico, mjsanchez@mpib.es. Manuel del Pozo, Director Publicidad Autos, mdelpozo@mpib.es. **Publicidad Barcelona:** Tel: 93 467 00 39 Oriol Juliá, Jefe Publicidad, ojulia@mpib.es. **Coordinación de Publicidad:** Raquel Carrasco, Begoña Calvo, Tel: 91 347 0162 coordinacionpublicidad@mpib.es. **Marketing Publicitario:** Beatriz Montero, bmontero@mpib.es. **Delegación Valencia:** Ramón Medina. Tel: 96 391 0191. rmedina@mpib.es. **Delegación Norte:** Koldo Marcilla. Tel: 944441800. kmedicionextra.com

SEDES. Madrid: Áncora, 40. 28045. Tel.: 91 347 01 00. Fax: 91 347 01 52. **Barcelona:** Travessera de Gràcia 47-49. 08021 Barcelona. Tel: 93 467 00 24. Fax: 93 467 00 40. **Redacción:** Áncora, 40. C.P. 28045 Madrid. Fax: 91 347 01 35. **E-mail:** autopista@mpib.es

Imprime: RIVADENEYRA. C/ Toreros, 16 - Pol. Ind. Los Ángeles. 28906 Getafe (Madrid). **Distribuye:** Logista Publicaciones, Pol. Ind. Pinar de Llanos, C/ Electricistas, 3, 28670 Villaviciosa de Odón. Tlf: 91 6657158. **Información puntos de venta:** encuentratukiosco@logista.es **Transporte aéreo:** PRESS CARGO; S.A. Torres Quevedo, 46. C.P. 28022 Madrid. Tel.: 91 747 37 11

Depósito legal: M-13509-1961

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD. **PRECIO:** 2,50 euros, IVA incluido. Canarias: 2,65 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 2,50 euros, gastos de transporte incluidos. **Printed in Spain**

GPS
SOLUCIONES DE MEDIOS

Presidente:

Dr. Volker Breid

Vicepresidente:

Marta Ariño

Director General:

Carlos Franco

Director de Recursos

Humanos: Julián Moya

Director de Informática:

Augusto Moreno de Carlos

Director de Distribución

y Suscripciones: Carlos

Martínez

SUSCRIPCIONES: 902

054 247 Horario: de lunes

a viernes de 8:30 h. a 18:00

h. Julio y agosto de lunes a

viernes de 8:30 a 15:00 h. GPS.

C/Áncora 40. 28045 Madrid.

suscripciones@gpsoluciones.

es. **Ejemplares Atrá-**

sados y Servipress: Horario:

de lunes a viernes de 8:30 h. a

18:00 h. Julio y agosto de lunes

a viernes de 8:30 a 15:00 h. Tel.:

902 054 246. suscripciones@

gpsoluciones.es.

motor
presse
international

Presidentes: DR. VOLKER BREID

/ NORBERT LEHMANN

Consejeros delegados:

Dr. Volker Breid / Henry Allgaier

Director de desarrollo de producto:

Robert Wiljan

Desarrollo de negocio y estrategia

/ **Licencias:** Dr. Alexander Teutsch

LIDERAZGO INTERNACIONAL

España

Autopista

Automóvil

Coche Actual

Auto Vía

Auto Test

Argentina

Carro

Brasil

Automóvil

Panamericano

México

Auto Hoje

Portugal

Auto Illustrierte

Suiza

Auto Motor

und Sport

Alemania

Bulgaria

Rep. Checa

Eslovaquia

Croacia

Hungría

Noruega

Polonia

Rumania

Suecia

Turquía

motor
presse
ibérica

Presidente: DR. VOLKER BREID

Consejera Delegada:

MARÍA WANDOSELL

Consejeros: ANDREA

ROMETSCH, HENRY ALLGAIER

y tú qué opinas

Hablamos del Porsche 911 híbrido y enchufable: "Me parece un sacrilegio, lo mismo que están haciendo con la actual y ecológica Fórmula 1".

@claudii1967 en Twitter

Te contamos cómo debes tener legalmente tu coche aunque esté inmovilizado y sin usarse: "No entiendo por qué tengo que tener contratado un seguro o pasar la ITV de un coche que tengo guardado en un garaje o en una parcela".

@titipilas en Twitter

La DGT le declara la guerra a los coches sin seguro: "Bien por ellos, pero el que no lleva seguro, tampoco lleva ITV y no paga las multas porque seguro que es insolvente y le da igual a la DGT. Acabarán multando al pordio que se ha despedido".

José Sánchez en Facebook

Los monovolúmenes más fiable de Europa: "Mi Scénic, cómo no, entre los mejores. El único fallo que tuve fue de una resistencia del aire acondicionado. La pena es que hay que desmontar medio coche para cambiar cualquier pieza".

Cristina A. en Facebook

CONECTADOS CONTIGO

¿Quieres enterarte al instante de las noticias del mundo del motor?

Entra en contacto con Autopista a través de las redes sociales. Es muy fácil, tan sólo tienes que seguirnos en Twitter (@autopista.es), en Facebook (Autopista.es) y en Google+ (Autopista.es) y tendrás acceso directa a todo lo que te hemos preparado, como foros especializados, sorteos exclusivos, los mejores vídeos y más sorpresas.



Nuestra web

TAMBIÉN PODRÁS ENCONTRAR...



ACTUALIDAD

Buscador coche nuevo con datos técnicos y precios de **2.000** modelos.

Buscador entre 5.000 pruebas realizadas por nuestros especialistas y Centro Técnico desde 2002.

Actualidad inmediata de novedades, primeras pruebas...

2.000 vídeos de producto, carreteras, deporte, seguridad vial, anécdotas...

11.000 galerías de fotos de ayer y hoy

Asesoría audiovisual respondiendo las preguntas más frecuentes sobre trámites

Te informamos si tienes **multas**

Área de **coches clásicos**

Camiones y derivados de turismo

Blogs de expertos –técnica, F1 desde dentro, día a día en el equipo de Pruebas, anecdotario de nuestro Centro Técnico...-

Tu coche de segunda mano. **61.471** ofertas

Información de los **superventas del mercado** con oferta, virtudes y defectos...

Comparador para tres modelos

Test de autoescuela para los nuevos conductores



PRUEBAS Y TÉCNICA



CLÁSICOS



BLOGS DE EXPERTOS



CAMIONES



COCHES CLÁSICOS

Compra y vende de la forma más fácil

Tan fácil como entrar en nuestra página web o directamente en mercadoclasico.autopista.es para buscar y encontrar de la manera más sencilla tu vehículo clásico. ¿Quieres comprar uno? ¿O quizás vender el que ya tienes? Con esta aplicación de Motor Clásico y Autopista.es puedes hacerlo en escasos minutos.

REGR

En plena fiebre por el SUV 100% de asfalto, 4x2 y de bajo consumo, este Land Rover sobresale a cambio por versatilidad, capacidad todo terreno y muy buen espacio: un SUV familiar incomparable para grandes aventuras.

JORDI MORAL | jmoral@mpib.es FOTOS: ISRAEL GARDYN

Precio final	Potencia	Consumo
60.720 €	180 CV	5,3 l/100km



ESIÓN



TERCER **DISCOVERY SPORT** que probamos y misma sensación. Ni el estreno hoy de una nueva familia de motores Ingenium, de menor cilindrada y más moderna ingeniería, cambia su orientación. Sí, con un nuevo Diesel 2.0 TD4 de 180 CV en lugar del anterior 2.2 SD4 de 190 CV, rebaja su consumo en ciudad 1 litro de media cada 100 km, que ya es, pero no sentirás mucho más avance en su rendimiento. Personalidad que viene a cambio marcada por su sello Land Rover y su incuestionable gen aventurero: estamos, sin duda, ante el SUV más versátil de su clase.

Y lo es porque nunca creerás en él estar en un SUV evolucionado a turismo... como percibes hoy a casi todos sus rivales. Por su herencia 4x4, este Land Rover trabaja con mayores recorridos de suspensión, órganos más robustos, mayor altura tanto de carrocería como de cota libre al suelo e, incluso, con los mejores ángulos TT de su categoría y una capacidad de vadeo de hasta 1 metro, casi la de un Defender y visible incluso por pantalla con un sensor opcional en los retrovisores. No hay casi superficie que se resista, y menos manejando a conciencia su sistema Terrain Response, de serie y que adapta mecánica y electrónica en 4 modos: General, Hierba/Grava/Nieve, Barro y Arena. Pero, obviamente, también sentirás en este Discovery Sport un peso real de casi 2,1 toneladas, hasta 200 kg extra frente a sus rivales. Olvida pues comparaciones cuerpo a cuerpo con Audi Q5 o BMW X3. Ni uno, ni otro, llegarán a terrenos donde lo hacemos hoy con el Land Rover, ni tampoco ofrecen su exclusiva variante de 7 plazas con 3 filas de asientos que medimos tan utilizables como las de un gran mono-

volumen. Ahí se hace fuerte este Discovery Sport... a cambio, claro, de no alcanzar tampoco ni sus consumos, ni sus prestaciones. Ni siquiera con su nuevo motor Ingenium.

LO NUEVO, EL MOTOR. Esperábamos mucho así de esta generación mecánica, toda de aluminio, 2,0 litros, turbo y con variantes de 150 CV de base, o los 180 que hoy probamos. Y lo cierto es que en marcha ofrece una gran suavidad, muy buen tacto subiendo de vuel-

AMBIENTE PREMIUM

Buen equipamiento, grandes ajustes y una alta calidad percibida. El Discovery Sport ofrece un puesto de conducción muy cómodo y refinado. El cambio ZF de 9 marchas es diferenciador.

COLORIDO

No falta detalle, eso sí, opcional. Mucho tapizado en cuero, portón eléctrico, pantallas DVD, climatización en todas las filas... y hasta 6 tomas USB repartidas.



PASEN Y VEAN

Mucho espacio en todas las cotas de un Discovery Sport, además con 2ª fila deslizable 16 cm.





LO ÚLTIMO DE LO ÚLTIMO

Gran sistema multimedia, con pantalla táctil de 8 pulgadas y alta resolución.



CON DUAL VIEW

Sistema opcional para que conductor y pasajero vean contenidos distintos.



tas y, en general, una respuesta muy agradable siempre acompañada, como en el anterior 2.2 SD4, de un fantástico cambio automático ZF de 9 marchas que funciona muy bien, sin tirones, sin resbalamiento y con unas transiciones casi inapreciables. Pero también es un hecho que, probado también antes sobre los Jaguar XE y XF, no termina de destacar, ni ante más completos motores Diesel de 2,0 litros rivales como el 20d de BMW, ni aquí en concreto frente a su predecesor. Su peso,

ante el X3, es sin duda un lastre, y lo paga con aceleraciones y adelantamientos hasta 2 segundos más lentos y con consumos reales en carretera casi 1,5 l/100 km más altos. Pero el anterior Discovery Sport 2.2 SD4 pesaba lo mismo, y también era más de medio segundo más rápido en todas sus mediciones, con consumos en carretera idénticos... y altos: 7,3 l/100 km reales. Cuestión de mayor cilindrada y algo más de pegada, con un 2.0 TD4 hoy con una respuesta más débil hasta 1.500 rpm. No es el rendimiento, por tanto, el punto fuerte de un Discovery Sport que, a cambio, sí saca pecho hablando de comodidad. Aunque algo más ruidoso y con más vibraciones al ralentí, ya en marcha el aislamiento con el que rueda y el confort que aporta su amortiguación (a pesar de no ser blanda en compresión, muestra luego una flexibilidad y una capacidad de absorción muy buenas) le otorgan una comodidad incluso superior a los X3 y Q5. Eso sí, a cambio estos son más ágiles y precisos. Porque en este Discovery sentirás siempre firmes apoyos en curva, con el gran guiado que aporta una dirección de radio variable muy eficaz, pero también inercias y un

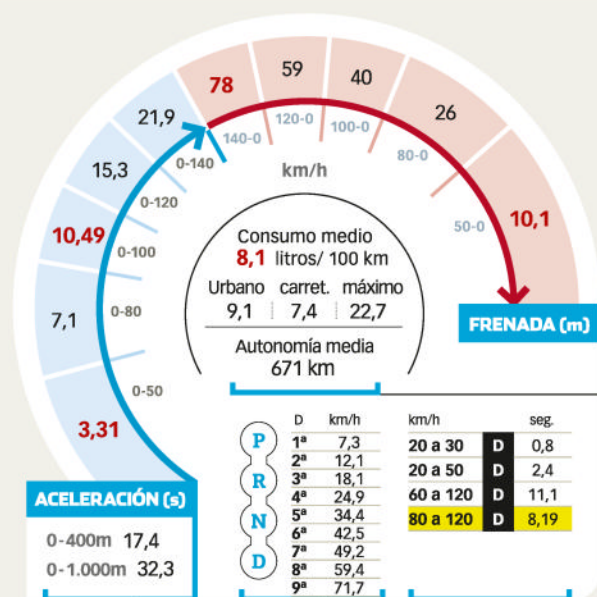


AL FONDO HAY SITIO

Tanto para dos plazas extra, como para equipaje: de 500 a 630 litros, según la 2ª fila.



POTENCIA **180 CV*** CONSUMO **8,05 l/100km** ACCELERACIÓN 0-100 **10,49 s** PRECIO **60.720€** SIN DESCUENTO

VALORACIONES DE LA PRUEBA
autopista
DATOS OFICIALES*

 MALO
REGULAR
BUENO
MUY BUENO
EXCELENTE

FRENADA Buen tacto, mordiente y resistencia. Sientes que frena siempre con suficiencia, aunque su elevado peso también se nota. Correcto, no genera ningún problema.

CONSUMOS Sus rivales consumen menos, así que la valoración no es positiva. En ciudad rebaja cifras, pero este 2.0 TD4 gasta en carretera: casi 7,5 l/100 km, 1,5 más que muchos rivales.

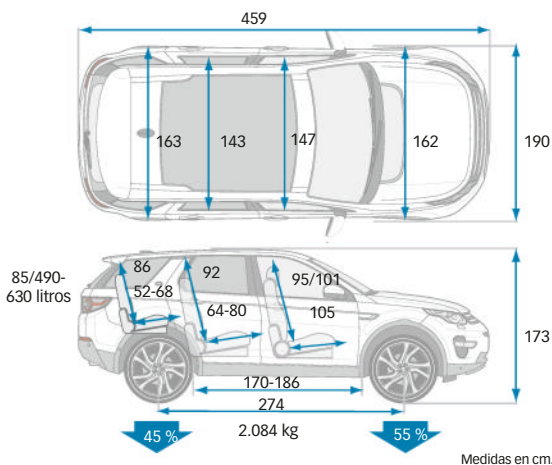
ADELANTAMIENTO Tal y como ocurre en todas las prestaciones, este Discovery Sport 2.0 TD4 no es ninguna bala. Con el cambio automático se disimula su lentitud, pero enfrentándolo a todos sus rivales sale perdiendo.

ACCELERACIÓN Si los 190 CV del anterior 2.2 SD4 cundían menos que los de sus rivales, hoy este nuevo 2.0 TD4 de 180 es aún un poco más lento. El peso del Discovery Sport es un lastre.

CAMBIO Este ZF de 9 relaciones ya era bueno, y sigue siéndolo. Elige siempre la marcha más apropiada posible, es suave y bastante rápido. Si no fuera por él, este motor sufriría más...

HABITABILIDAD PESO

Verdadero especialista familiar, el Discovery Sport presenta en su amplitud y sus buenas 7 plazas un factor diferenciador. Prácticamente todas sus cotas son muy buenas. Eso sí, reiteramos: su peso sigue siendo excesivo.



MALETERO Junto a la habitabilidad, el maletero es otro de sus puntos fuertes. La 2ª fila corredera le permite pasar de un buen maletero con 5 plazas... a uno imbatible en el segmento. Ya con 7 plazas, los 85 l reales están en la media.

POTENCIA MÁXIMA	PAR MÁXIMO
180 CV* a 4.000 rpm*	43,9 mkg* a 1.750 rpm*

POTENCIA Y PAR Este 2.0 TD4 ofrece buenas cifras de par, pero su rendimiento no es espectacular. Perjudicado por el peso del conjunto, tampoco su bajo régimen o sonoridad al ralentí son de referencia. Land Rover deberá seguir evolucionándolo.

SONORIDAD Hemos dicho que a ralentí el motor suena y transmite vibraciones, pero en marcha, gran aislamiento: de berlina de lujo. Es un SUV muy refinado y cómodo.

Velocidad	Del. (dBA)	Tras. (dBA)	P*
50 km/h	58,2	57,8	0
80 km/h	63	63	0
100 km/h	65	65	0
120 km/h	68,5	68,7	0
140 km/h	71	71	0

MOTOR

Situación	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada	1.999 cm³
Cotas	83,0 x 92,4 mm
Bloque/culata	Aleación/Aleación
Distribución	Dos árboles de levas en culata, accionados por cadena. 4 válvulas por cilindro.
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler.
Combustible	Gasóleo
Compresión	15,5:1
Potencia máxima	180 CV CEE a 4.000 rpm
Par máximo	43,9 mkg CEE a 1.750 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total con reparto variable mediante Haldex. Cambio automático de 9 velocidades.
------	--

Embrague Convertidor de par

BASTIDOR

Susp. delantera	McPherson con triángulo inferior
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Estabilizadora	23,0 mm de Ø
Susp. trasera	Multibrazo
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Estabilizadora	26,0 mm de Ø
Frenos delanteros	Discos ventilados de 325 mm de Ø
Frenos traseros	Discos ventilados de 300 mm de Ø
Dirección	De cremallera, con asistencia eléctrica
Giros/Ø volante	2,5 / 37,5 cm
Ø de giro	11,6 m (11,9 m entre paredes)
Neumáticos	235/55 R19
Llantas	8,0 x 19 pulgadas

CARROCERÍA

Estructura	Monocasco de acero
Tipo	Todo Terreno, 5 puertas
Coefficiente Cx	0,36
Nº de plazas	7
Peso oficial	1.884 kg
Depósito comb.	54 litros
Maletero	454-541 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	188 km/h
Acel. 0-100 km/h	8,9 s
Consumo urbano	6,3 l/100km
C. Extraurb.	4,7 l/100km
C. Mixto	5,3 l/100km

Emisiones CO₂ **139 g/km**

CALIFICACIÓN ENERGÉTICA

Ahorro energét. frente a coches de su categoría

A B C D E F G

SEGURIDAD

Resultado en la prueba EuroNcap **★★★★★**

EURONCAP es un organismo europeo independiente que evalúa la seguridad pasiva simulando choques reales y valorando los resultados.

LA OPINIÓN DEL TÉCNICO POR JORGE BELTRÁN

No se aprecia mejoría en el apartado mecánico. Es más, el anterior 2.2 SD4 se mostraba más enérgico y refinado a la vez. La frenada en 78 m mejoraría sin duda con neumáticos sin especificación M+S.



RODADOR MULTIFUNCIONAL


No esperes en este Discovery Sport grandes prestaciones, ni una gran eficiencia. A cambio, su aislamiento, polivalencia y comodidad son de primera.



balanceo de carrocería siempre también más acusados. Peso y altura vuelven a escena. Como también, según sales de asfalto o pasas por firmes de baja adherencia, una gran tracción total con un anticipativo 4x4 por Haldex de 5ª generación, un eficaz control de descenso, neumáticos mixtos y hasta una 1ª marcha cortísima que puedes forzar en situaciones extremas casi a modo de reductora: ten en cuenta que, por lo general, este Discovery Sport arrancará siempre en una 2ª que, además, sólo sirve de impulso. Es lo bueno de sus 9 velocidades: que Land Rover las adapta a distintas necesidades.

Para lo que no necesitarás tampoco demasiada adaptación será para disfrutar del espacio y la calidad interior de realización que propone este Land Rover. A un diseño atractivo con mucho rasgo del Range Rover Evoque (del que toma también elementos estructurales y mecánicos) y un equipamiento de lo más completo en entretenimiento y seguridad, suma un espacio para 7 plazas digno del mejor monovolumen medio, hasta supe-

EXCURSIONISTA. COTAS, ALTURA, TRACCIÓN... SÍ, ES UN LAND ROVER

rior a Renault Grand Scénic o Ford Grand C-Max. Mucho hueco, una gran anchura, un piso plano y un gran maletero que, con 5 plazas, cubica mínimo 500 l, pero que llega a superar los 625 desplazando la banqueta de la 2ª fila, coronan a un SUV familiar y versátil. Sólo unos duros y no muy elaborados reposacabezas de la 3ª fila, y la ausencia de un compartimento donde guardar la bandeja del maletero si elevas esos dos bien enrasados últimos asientos son detalles mejorables. Porque incluso el precio que verás de esta versión HSE Luxury súper equipada podrás rebajarlo más de 15.000 € si apuestas al acabado Pure ya bien equipado. Tú decides. 

UN EVOQUE FAMILIAR

Atractivo y moderno, este Discovery ofrece mucho guiño del exitoso Evoque. Eso sí, su gran espacio y 7 plazas marcan la diferencia.

el examen

COMPORTAMIENTO	7,4
MOTOR Y TRANSMISIÓN	6,9
VIDA A BORDO	8,0
EQUIPAMIENTO	8,7
INVERSIÓN	7,4
NOTA FINAL	7,7

sus rivales



AUDI Q5 2.0 TDI QUATTRO AUT.

Mucho espacio también en Audi, aunque sólo en variante de 5 plazas; gran confort general y más agilidad en carretera. El Q5 es un gran SUV, aunque también menos preparado como 4x4 fuera de asfalto.

■ Desde 48.000 euros ■ 190 CV
■ 5,7 l/100km



BMW X3 XDRIVE 20D AUT.

También menos versátil que el Discovery y sin 7 plazas, el X3 es a cambio la gran referencia hoy del SUV 100% de asfalto. Por rendimiento, imbatible: ligero, es el que más corre y el que menos gasta.

■ Desde 48.345 euros ■ 190 CV
■ 5,2 l/100km



JEEP CHEROKEE 2.0D 4X4 AUT.

El Cherokee es, sin duda, el SUV con más posibilidad como 4x4... eso sí, después del Discovery Sport. También muy versátil, aunque sin 7 plazas, es bastante más rápido y también gasta menos.

■ Desde 43.100 euros ■ 170 CV
■ 5,8 l/100km



Jordi Moral

NUESTRA OPINIÓN

Si buscas un SUV de lujo muy cómodo, con gran espacio hasta para 7 y, ante todo, altamente eficaz como 4x4,

este Discovery Sport es, sin duda, tu elección. Es el más versátil de su clase. Pero si, a cambio, necesitas un SUV para moverte sólo por asfalto y de bajo consumo, tanto un Q5 como un X3 son mejores opciones.

Corta e

Conserva la imagen que le ha convertido en un coche de leyenda, pero el nuevo Mustang es un deportivo mucho más racional y apropiado a los tiempos que corren.

JUAN COLLIN | autopista@mpib.es FOTOS: HELSING

Precio final	Potencia	Consumo
50.000 €	418 CV	12,4 l/100km

Il vento



A FORTUNADAMENTE EL NUEVO Mustang apenas cambia su imagen y planteamiento, tampoco sus dimensiones pero, se trata de un coche moderno, que cumple con las exigencias que se demandan a este lado del atlántico.

La visión que se tiene a los mandos del Mustang es que el morro no se acaba nunca. El coche es grande, muy grande, pero se maneja con más facilidad de lo previsto, entre otras cosas gracias a una postura a los mandos bastante elevada, lo que permite una buena visibilidad. Además, cuando se rueda en el tráfico urbano la dirección con asistencia eléctrica resulta muy liviana en el modo City, el motor es suave en su respuesta y siempre está dispuesto a empujar con contundencia, mientras que el cambio de marchas resulta muy preciso, beneficiado por embrague bastante progresivo y menos duro que lo previsto.

En el Mustang Convertible la capota de lona cuenta con sistema de accionamiento eléctrico semiautomático, bastante fácil de usar y que ofrece un ajuste muy bueno. El maletero pasa de los 408 litros del coupé a 332, pero la habitabilidad en el interior es la misma que en la versión cerrada, donde uno se encuentra con unas plazas traseras bastante aceptables.

Como se puede imaginar, cuando se circula con el Mustang, el espectáculo está servido, especialmente si se rueda a cielo abierto. El coche invita a ello mientras no llueva, dado que las turbulencias en el interior son escasas y tanto el climatizador como los asientos calefactables son muy potentes. El coche resul-

ta de lo más llamativo y además es un modelo que cuenta con muchos seguidores, que hasta ahora apenas habían podido disfrutar de su atractiva silueta.

Cuando se pulsa el botón de puesta en marcha, el V8 se despierta con un sonido cautivador. Una vez en marcha responde con una consistencia impresionante a bajo y sobre todo a medio régimen, mientras que en alta se estira con facilidad hasta las 6.500 rpm

DIVERSION

Configuración mecánica clásica, muchos caballos, cambio manual y diferencial autoblocante, combinación perfecta para que la conducción del Mustang se convierta en un placer.

COMO UN GUANTE

El puesto de mando está muy bien configurado. La postura a los mandos es perfecta, con el volante muy a la mano y las piernas bien estiradas.



PUESTA EN MARCHA

Como en los coches de competición, se realiza pulsando un botón.





CABALLO GRANDE

El Mustang se ofrece con motores V8 de 5 litros y 2.3 turbo de cuatro cilindros.



LA LEYENDA CONTINÚA.

El nuevo Mustang conserva el diseño, la imagen y los detalles que le han convertido en leyenda.



que es el régimen al que se consiguen los 421 CV declarados por el fabricante. Además, las cifras de par que desarrolla son muy elevadas en toda la gama de revoluciones, lo que le permite tirar de unos desarrollos de la caja de cambios muy largos, especialmente en sexta velocidad que, con una desmultiplicación de 55,7 km/h cada 1.000 rpm, está pensada para ahorrar algo de gasolina cuando se rueda por autopista a velocidad estabilizada. Como se

puede imaginar, no es un coche precisamente austero en este sentido. Eso sí, las prestaciones son muy brillantes y prueba de ello es que emplea 5,4 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y 24,4 segundos en recorrer los primeros 1.000 metros de aceleración.

LE GUSTA CORRER. Evidentemente el Mustang V8 es un coche muy rápido cuando se rueda por carretera. Los trazados más veloces son su territorio favorito, donde se puede disfrutar además de un confort bastante elevado e inusual entre los deportivos de raza, dado que las suspensiones digieren con bastante eficacia las irregularidades del firme. Notable alto para el tren trasero, dado que el nuevo esquema multibrazo resulta mucho más eficaz que el vetusto eje rígido que montaba el Mustang de la generación anterior.

Sorprende lo bien que se apoya en las curvas y eso que en esta versión Convertible se ha optado por unos tarados de suspensión relativamente suaves, lo que condiciona un balanceo bastante acusado en los apoyos más



MUSCULOSO

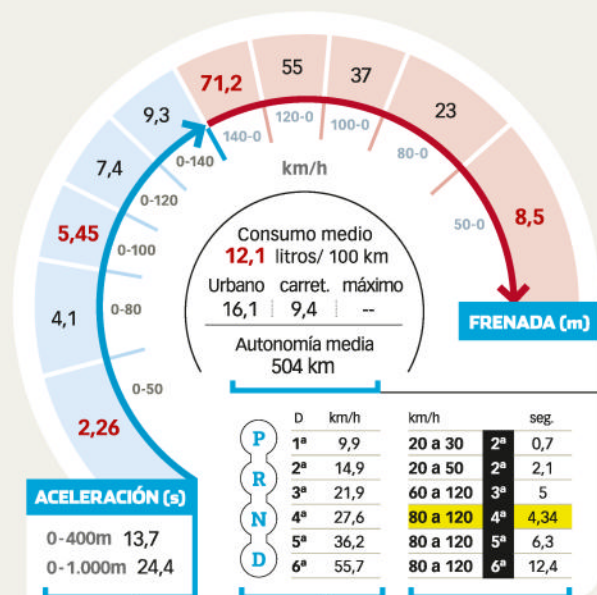
El veterano V8 se ha actualizado, desarrolla 421 CV y cifras de par muy elevadas.



VALORACIONES DE LA PRUEBA

autopista

DATOS OFICIALES*



MALO
REGULAR
BUENO
MUY BUENO
EXCELENTE

FRENA Muy bien los frenos, son potentes y como hemos podido comprobar, soportan casi sin inmutarse el trato más exigente. El tacto de pedal es además bastante consistente.

CONSUMOS El V8 no es austero en consumo de carburante y eso a pesar de que las relaciones del cambio son bastante largas para ahorrar algo a velocidad estabilizada.

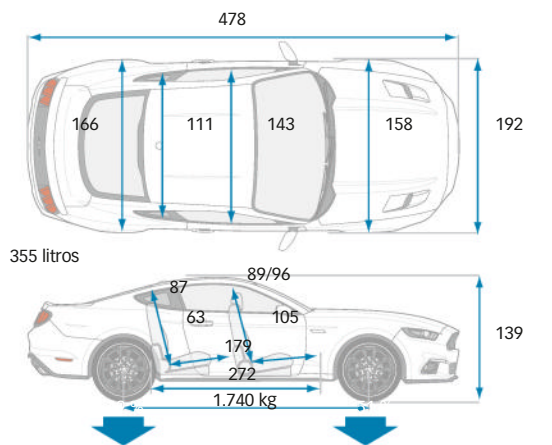
ADELANTAMIENTO El V8 atmosférico de cinco litros es muy elástico y se recupera muy bien desde abajo, pero hay que jugar con las marchas, dado que las relaciones son muy largas, especialmente en las últimas marchas.

ACELERACIÓN Las cifras de aceleración son buenas y eso a pesar de que el peso es muy elevado y que las relaciones del cambio son demasiado largas. El motor es muy poderoso.

CAMBIO Muy bien el tacto y precisión del selector; la palanca se maneja a golpe de muñeca. Las relaciones del cambio son muy largas para aprovechar al máximo el rendimiento del motor.

HABITABILIDAD PESO

Las plazas delanteras son bastante amplias, mientras que las traseras resultan escuetas y están muy condicionadas por la posición del asiento que adopten los pasajeros que viajan delante.



MALETERO El hueco que roba la capota, deja bastante mermado el volumen del maletero. De 408 litros se pasa a 332. De todas formas, el espacio disponible es bastante aprovechable.

POTENCIA MÁXIMA	PAR MÁXIMO
414,9 CV a 6.440 rpm	52,0 mkg a 4.230 rpm

POTENCIA Y PAR En el banco de rodillos el V8 se ha quedado por debajo de lo anunciado tanto en potencia, como en lo que respecta al par máximo. Su entrega es muy lineal en toda la gama de revoluciones.

SONORIDAD Aunque el ajuste de la capota está bastante conseguido, a alta velocidad la sonoridad es más elevada que en la versión coupé. Algo lógico y habitual entre los convertibles.

Velocidad	Del. (dBA)	Tras. (dBA)	P*
50 km/h	60,9	61,7	0
80 km/h	66	67	0
100 km/h	68	70	0
120 km/h	71,4	73,8	0
140 km/h	74	77	0

MOTOR

Situación	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8 en v
Cilindrada	4.951 cm³
Cotas	92,2 x 92,7 mm
Bloque/culata	Aleación /aleación
Distribución	Cable árbol de levas en culata por bancada movidos por cadena con cuatro válvulas por cilindro
Alimentación	Inyección gasolina Multipunto
Combustible	Gasolina 95 sin plomo
Compresión	11:1
Potencia máxima	418 CV CEE a 6.500 rpm
Par máximo	53,5 mkg CEE a 4.250 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Propulsión. Cambio manual de 6 velocidades, autoblocante
Embrague	Monidisco en seco

BASTIDOR

Susp. delantera	McPherson con triángulo inferior
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Estabilizadora	32,0 mm de Ø
Susp. trasera	Multibrazo
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Estabilizadora	22,0 mm de Ø
Frenos delanteros	Discos ventilados de 380 mm de Ø
Frenos traseros	Discos ventilados de 330 mm de Ø
Dirección	Cremallera con asistencia eléctrica
Giros/Ø volante	2,25 / 37,0 cm
Ø de giro	12,2
Neumáticos del.-tras.	255/40R19Z - 275/40R19Z
Llantas	9 x 19 y 9,5 x 19 pulgadas

CARROCERÍA

Estructura	Monocasco autoportante
Tipo	Cabrio, 2 puertas
Coefficiente Cx	-
Nº de plazas	4
Peso oficial	1.651 kg
Depósito comb.	61 litros
Maletero	332 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	240 km/h
Acel. 0-100 km/h	5,5
Consumo urbano	15,7
C. Extraurb.	9,4
C. Mixto	12,4

Emisiones CO₂ **306 g/km**

CALIFICACIÓN ENERGÉTICA

Ahorro energét. frente a coches de su categoría



SEGURIDAD

Modelo no sometido a la prueba EuroNcap

EURONCAP es un organismo europeo independiente que evalúa la seguridad pasiva simulando choques reales y valorando los resultados.

LA OPINIÓN DEL TÉCNICO ANDRÉS ANCINAS

Haciendo la aceleración, he disfrutado mucho recordando viejos tiempos. Propulsión, muchos caballos, manual y sin control de salida. El control de salida lo aplicas tú con el pie y la cabeza; precisa experiencia.



violentos. Aun así, el espectacular deportivo americano transmite mucha confianza y es bastante manejable incluso en los trazados más sinuosos, donde su elevado peso y enormes dimensiones no parecen afectarle demasiado.

COMO PEZ EN EL AGUA. La sensación a los mandos no es la de estar conduciendo un deportivo de raza, pero es justo reconocer que el Mustang se desenvuelve con gran soltura; no en vano, el empuje del motor es muy consistente en todo momento y el coche atiende con bastante precisión y obediencia a las insinuaciones que se realizan con el volante. El tren delantero es muy obediente, mientras que el trasero tiende a insinuarse cuando uno se excede con el pedal del gas, pero las reacciones son muy previsibles y los caballos se dosifican muy bien, mientras que los frenos son potentes y bastante resistentes.

El equipamiento de serie es muy completo, pero por 2.700 € se puede montar el

EL MUSTANG SE DISFRUTA CADA MINUTO QUE SE PASA AL VOLANTE

Paquete Premium que incluye entre otros llantas de 19", equipo de audio con doce altavoces, sistema de ayuda al aparcamiento, navegador, asientos calefactables y ventilados, etc. Por cierto, que los asientos también se pueden sustituir por unos Recaro de diseño deportivo que cuestan 1.900 €, siendo esta otra de las opciones más interesantes. La factura final no llega a los 55.000 €, si bien hay que tener en cuenta que por menos de 40.000 € se puede conseguir la versión de 2.3 litros de 317 CV, potencia más que suficiente para la mayoría. **E**

sus rivales



BMW 435i CABRIO

Es menos potente, pero también bastante más ligero, con lo que no es de extrañar que sus prestaciones sean bastante similares. El precio es más elevado, también la calidad de realización.

■ 64.549 euros ■ 306 CV ■ 6,4 l/100km



INFINITI Q60 3.7 V6 CABRIO

El modelo nipón se encuentra en una situación parecida a la del BMW. Como ocurre con este último, el planteamiento es también algo diferente. Más práctico, menos pasional.

■ 66.700 euros ■ 320 CV ■ 8,3 l/100km



JAGUAR F-TYPE V6 3.0 CONVERTIBLE

El Jaguar es el más parecido por planteamiento, pero juega en otra división tanto en refinamiento mecánico como en imagen, también en lo que respecta al precio.

■ 96.449 euros ■ 381 CV ■ 9,1 l/100km

CALIDAD

El cuidado por los detalles y los materiales han mejorado mucho en el nuevo Mustang, la calidad de realización está muy lograda.



el examen

COMPORTAMIENTO	7,2
MOTOR Y TRANSMISIÓN	5,9
VIDA A BORDO	5,8
EQUIPAMIENTO	6,3
INVERSIÓN	6,2
NOTA FINAL	6,3



Juan Collin

NUESTRA OPINIÓN

El Mustang es un deportivo con mucha personalidad y gran atractivo. Puede tener sus limitaciones por

su enorme tamaño, pero es un coche rápido y con una conducción sumamente gratificante, especialmente esta versión convertible. Se puede conseguir además a un precio muy tentador.



POR SYLVIA LONGÁS
slongas@mpib.es

LA OPINIÓN DEL SECTOR



David Barrientos
ANFAC

“UN BUEN DATO ADICIONAL en este primer mes de enero es el incremento del canal de alquiladores que anticipa una buena temporada turística para Semana Santa, otro de los sectores cuyo comportamiento es muy importante para el bienestar de nuestra sociedad”.



Germán López Madrid
ANIACAM

“SI EL NUEVO GOBIERNO no mantiene la confianza de los consumidores en el crecimiento económico previsto por los próximos años, podríamos tener un estancamiento y un año negativo. Del comportamiento que tenga febrero podremos sacar conclusiones más certeras”.



Jaume Roura
FACONAUTO

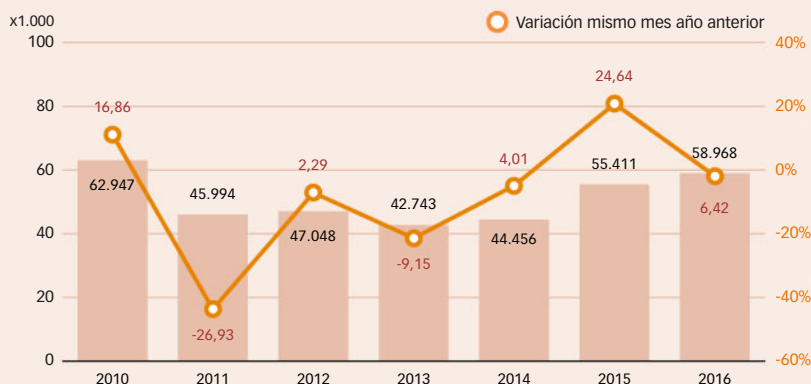
“EL ARRANQUE DEL AÑO ha quedado por debajo de nuestras expectativas, ya que hemos notado que la actividad comercial de los concesionarios se ha reducido mucho en enero a la cartera de pedidos provenientes de final del año pasado”.



Juan Antonio Sánchez Torres
GANVAM

“TENIENDO EN CUENTA que somos un sector tremendamente permeable a los vaivenes económicos, alcanzar un marco de estabilidad se convierte en objetivo prioritario para mantener el consumo y la confianza”.

VENTAS DE TURISMOS EN ENERO



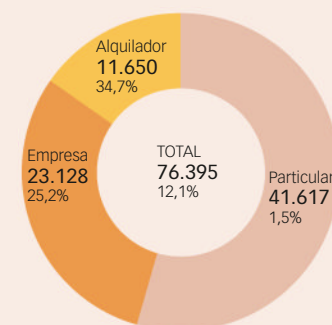
LAS VENTAS EN ENERO

BUEN COMIENZO

El año comienza bien para la venta de coches. Un crecimiento de más del 12 por ciento sobre un año anterior que ya creció un 21 por ciento es una buena noticia para la economía española.

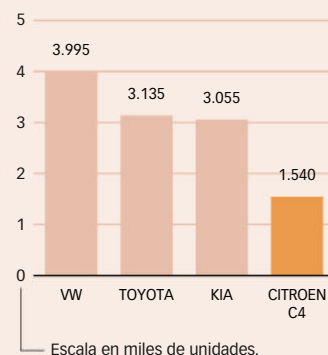
MATRICULACIONES POR CANAL

TURISMOS Y TODO-TERRENO ENERO 2016

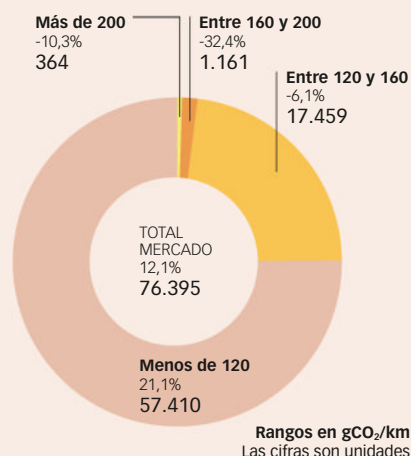


Unidades matriculadas. El porcentaje indica variación respecto al mismo mes de 2015.

Particular



IMPUESTO MATRICULACIÓN



ENERO

MARCAS

TURISMOS

		Unidades / %2016-2015
1º	OPEL	5.867/65,4
2º	VOLKSWAGEN	5.345/2,1
3º	PEUGEOT	4.487/28,1
4º	RENAULT	4.462/-5,9
5º	CITROEN	4.368/19,1
6º	SEAT	4.284/-17,3
7º	TOYOTA	3.611/10,7
8º	AUDI	3.525/8,8
9º	NISSAN	3.251/-1,8
10º	FORD	2.846/-12,8

TODO - TERRENO

1º	OPEL	1.392/98,3
2º	MERCEDES	1.375/75,2
3º	KIA	1.348/71,5
4º	VOLKSWAGEN	1.285/-7,8
5º	AUDI	1.163/83,1

UN TOTAL DE 76.395 unidades se han vendido en enero en España y, teniendo en cuenta que el mes tenía un día menos hábil que el año anterior, ha sido el mejor volumen para un mes de enero desde el año 2008. En concreto, el canal de particulares crece un 1,5%, con un total de 41.617 unidades. Con este resultado el mercado acumula ya 2 años y cinco meses de crecimientos continuados. El objetivo para este año 2016 es alcanzar los 1,1 millones de unidades matriculadas. La generación de la actividad económica, la confianza del consumidor, el acceso a la financiación, la mejora empresarial, el crecimiento del PIB, y la creación de empleo impulsan este mercado. Hay que añadir el buen comportamiento de las em-

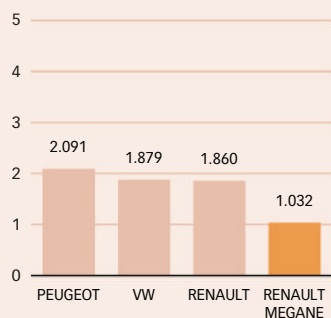
presas de alquiler anticipando una buena temporada turística de Semana Santa. Mantener el crecimiento, creará más empleo, más riqueza y bienestar social.

España todavía no ha tocado techo en la venta de coches. Hay todavía mucho margen de crecimiento y aspectos como la mejora de la renta disponible, el crecimiento económico, deben conducir al mercado a cotas más altas en los próximos años. **7**

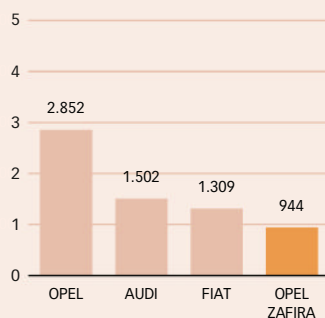
DÍA DEL MES CON MÁS MATRICULACIONES

VIERNES 29
11.647
unidades

Empresa



Alquilador



LOS MÁS VENDIDOS POR CATEGORÍAS

CIUDADANOS	Fiat 500	1.015	
	Mini Mini	512	
	Fiat Panda	481	
	Ford Ka	337	
UTILITARIOS	Toyota Aygo	256	
	Opel Corsa	1.574	
	Volkswagen Polo	1.494	
	Renault Clio	1.363	
COMPACTOS	Seat Ibiza	1.261	
	Dacia Sandero	1.245	
	Seat Leon	2.483	
	Volkswagen Golf	2.078	
BERLINAS MEDIAS	Peugeot 308	1.658	
	Opel Astra	1.630	
	Toyota Auris	1.541	
	Volkswagen Passat	867	
BERLINAS GRANDES	Opel Insignia	689	
	BMW Serie 3	680	
	Audi A4	609	
	Mercedes Clase C	607	
DEPORTIVOS	Audi A6	226	
	BMW Serie 5	178	
	Mercedes Clase E	91	
	Lexus IS	60	
MONOVOLUMEN COMPACTO	Volvo S60	45	
	Mazda MX-5	57	
	Ford Mustang	35	
	Audi TT Coupé	32	
MONOVOLUMEN GRANDE	BMW Z4	24	
	Porsche 911	19	
	BMW Serie 7	50	
	Audi A7	46	
TODO-TERRENO PEQ.-MEDIO	Audi A8	42	
	Lexus GS	34	
	Mercedes Clase S	24	
	Opel Zafira	1.215	
TODO-TERRENO GRANDE	Citroën C4	1.051	
	Peugeot 3008	830	
	Ford Cmax	532	
	BMW Serie 2	501	
TODO-TERRENO LUJO	Seat Alhambra	150	
	Mercedes Clase V	142	
	Ford S-Max	96	
	Renault Espace	59	
TODO-TERRENO PEQ.-MEDIO	Volkswagen Sharan	44	
	Opel Mokka	1.390	
	Kia Sportage	1.275	
	Volkswagen Tiguan	1.248	
TODO-TERRENO GRANDE	Peugeot 2008	1.028	
	Hyundai Tucson	845	
	Land Rover Discovery	187	
	Toyota Land Cruiser	126	
TODO-TERRENO LUJO	Jeep Grand Cherokee	43	
	Mitsubishi Montero	38	
	Land Rover Range Rover	130	
	Audi Q7	116	
TODO-TERRENO LUJO	BMW X5	89	
	BMW X6	75	
	Mercedes Clase ML	68	
	Volvo XC90	68	

Los modelos que comparten nombre pero con distinta carrocería se ubican en el segmento correspondiente.

Fuente: Instituto de Estudios de Automoción. Acumulado enero-enero 2016.



AÑADE UN PLUS

La tracción a las cuatro ruedas añade al Octavia RS nuevas posibilidades de conducción al mejorar su motricidad. Es una Haldex que reparte la fuerza disponible entre los dos ejes en tiempo real.

ÓSCAR DÍAZ | odiaz@mpib.es

Precio (desde)	Potencia	Consumo	Comercialización
35.670 euros	184 CV	5,0 l/100 km	Ya a la venta

SKODA TIENE CLARO CÓMO LA TRACCIÓN a las cuatro ruedas puede suponer un argumento de ventas, especialmente donde la nieve y el hielo pueden aparecer, y entre los aficionados a los deportes al aire libre. De ahí que los 4X4 supongan algo más del 16% de las ventas de sus Octavia, Superb y Yeti.

Los dos primeros comparten el mismo sistema, con una transmisión con un embrague multidisco tipo Haldex de quinta generación. En éste, el depósito independiente de aceite ha sido sustituido por una bomba electrohidráulica que detecta el momento en

que sería necesario intervenir en base a la información de sensores de inercia y de resistencia de la carretera. Modifica entonces, en tiempo real, el reparto de par entre los ejes pudiendo llegar a comportarse como un auténtico propulsión trasera. Su ventaja frente a la generación anterior tiene que ver con una mayor velocidad de acción y una progresividad adicional, especialmente al arrancar y frenar.

Estas ventajas han llegado ahora a las dos carrocerías del Octavia RS, que ve así aumentado su atractivo y el disfrute que puede permitir sobre asfaltos deslizantes, incluidos nieve y hielo. El 4x4, además, mejora sus cifras de aceleración en algo más de medio segundo y apenas consume 0,2 l/100 km más que la variante de dos ruedas motrices.

TAN FÁCIL COMO QUIERAS. La toma de contacto con este RS tan especial, 1.710 euros más caro que el 4x2, tuvo lugar en Austria, cerca de los Alpes, donde a pesar de un inesperado aumento de la temperatura pudimos comprobar sobre un trazado helado el impecable funcionamiento del RS 4x4.

Éste cuenta con tres modos de conducción — Normal, Eco, Individual y Sport—, de los que este último no sólo hace más dinámica la entrega de potencia, sino que también adopta una configuración más



DISCRECIÓN TOTAL EN DOS CARROCERÍAS

Si exceptuamos los anagramas exteriores, pocos detalles identifican si el Octavia RS cuenta con dos o con cuatro ruedas motrices. La diferencia de precio entre las versiones berlina y Combi es de sólo 800 euros.



permisiva de los controles de tracción y estabilidad y los bloqueos de diferencial (EDL y XDS), permitiendo así un comportamiento más deportivo. Si a eso le sumamos poder desconectar el control de tracción y configurar el ESP en un modo avanzado, podemos no sólo circular más seguros a igualdad de velocidad, sino también controlar el coche más fácilmente con el acelerador, el volante y las transferencias de masas. Aunque para ello mejor en uno de los helados parques de nieve públicos destinados a tal efecto que pueden encontrarse en este país.

sus rivales



BMW 320D XDRIVE AUT.

Su refinamiento, un motor espectacular y un equipamiento tan selecto como se desee pagar convierten al 320d xDrive en una alternativa a cualquier berlina de tracción integral.

■ 44.255 euros ■ 190 CV ■ 4,7 l/100km

VW PASSAT 4MOTION DSG

El Passat es vehículo preciso, magnífico y elegante, pero menos emocional que el RS a pesar de compartir sistema de tracción y cambio de velocidades. También es más caro.

■ 41.525 euros ■ 190 CV ■ 5,0 l/100km

NUESTRA OPINIÓN



Oscar Díaz

La tracción a las cuatro ruedas no sólo hace más seguro al Octavia RS cuando la climatología es adversa. También añade sus posibilidades de disfrute y es más eficaz sobre superficies resbaladizas.

DATOS TÉCNICOS

SKODA OCTAVIA COMBI RS 4X4

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Motor	4cilindros en línea. Delantero transversal
Cilindrada y cotas	1.968 cm ³ / 81x95,5 mm
Distribución	2 árboles de levas. Cuatro válvulas por cilindro.
Alimentación	Inyección directa common rail. Turbo de geometría variable.
Compresión	15,8:1
Potencia máxima	184 CV de 3.500 a 4.000 rpm
Par máximo	38,8 mkg de 1.750 a 3.250 rpm
Transmisión	Tracción integral permanente. Cambio de seis relaciones
Embrague	Doble embrague en baño de aceite.

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Multibrazo
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos macizos
Dirección	De cremallera, con asistencia electromecánica
Neumáticos	225/45 R17
Coefficiente Cx	0,295
Largoranchoxalto	469 x 181 x 145 cm
Batalla y vías	268 x 154 x 151
Peso oficial	1.550 (con conductor)
Depósito comb.	55 l
Maletero	590 l

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	228 km/h
Acel. 0-100 km/h	7,6 s
Consumo urb. / extrurb. / mixto	5,7/ 4,5/ 4,9 l/100 km
CO2	129 g/km

NUESTRA VALORACIÓN

LO IMPORTANTE

- **MOTRICIDAD.** La tracción integral permite arrancar y frenar más fácilmente sobre superficies resbaladizas. Su reparto de par es automático y llegaría a enviar el 100% al eje trasero.
- **ECONOMÍA.** Es la berlina deportiva más económica y práctica que podemos encontrar en la actualidad.
- **COMPORTAMIENTO.** La puesta a punto de su bastidor le hace ser deportivo, pero poco exigente para disfrutar su deportividad.

Y ADEMÁS...

- **CONSUMO.** La tracción total supone un incremento de 0,2 l/100 km en el consumo medio tanto en la carrocería berlina como en las versiones Combi.
- **APARIENCIA.** Si bien su carácter resulta claramente deportivo, su imagen no resulta exagerada.

MALO ■■■■■ REGULAR ■■■■■ BUENO ■■■■■
MUY BUENO ■■■■■ EXCELENTE ■■■■■

¿QUIERES UN 4X4?

La tracción a las cuatro ruedas es ya muy popular entre los fabricantes. Está ahora disponible en más de 140 modelos a la venta. ¿Quieres saber cuáles son?

S. LONGÁS | slongas@mpib.es FOTOS: MPIB

CADA VEZ ES MÁS FRECUENTE ver en las gamas de los fabricantes versiones con tracción integral. La diferencia entre un modelo 4x4 y su versión equivalente 4x2 ronda los 2.000 ó 3.000 euros. Entonces, ¿nos compensa pagar un poco más? En la larga lista de modelos que incluimos, se muestran todos los que cuentan con tracción total o tracción a las cuatro ruedas, a la que denominan de maneras muy diferente: quattro, 4Motion, xDrive... Algunos la ofrecen para toda la gama; otros solo en ciertas versiones. En la tabla adjunta se especifica el precio base del modelo que cuenta con tracción 4x4 y la diferencia de precio que experimenta si lo comparamos con su homólogo en versión 4x2. Incluimos también el rango de potencia que se ofrece para los diferentes modelos con tracción total. **a**

DATOS TÉCNICOS

Modelo base con tracción total Precio € Suplem. Pot. CV

AUDI

Audi S1 2.0 TFSI quattro	34.955	●	231
Audi A3 2.0 TDI clean diesel quattro	30.195	3.335	150-184
Audi A4 2.0 TDI quattro	42.250	2.430	190-272
Audi A4 allroad quattro 2.0 TDI	41.580	5.040	150-245
Audi A5 Coupé 2.0 TDI clean diesel quattro	45.300	3.820	190-272
Audi A5 Sportback 2.0 TDI clean diesel quattro	44.680	3.790	190-272
Audi A5 Cabrio 2.0 TDI clean diesel quattro	50.959	2.190	190-272
Audi A6 3.0 TDI S tronic quattro	56.470	3.280	218-320
Audi A6 Avant 3.0 TDI quattro	59.110	3.280	218-320
Audi S7 4.0 TFSI quattro S tronic	100.060	●	450
Audi A8 3.0 TDI clean diesel quattro	86.850	●	262-435
Audi Q3 2.0 TDI quattro	34.490	2.700	150-220
Audi Q5 2.0 TDI quattro	41.330	2.570	150-258
Audi Q7 3.0 TDI quattro tiptronic	61.960	●	218
Audi R8 5.2 FSI V10 quattro	191.870	●	540-610
Audi TT 2.0 TFSI quattro S tronic	46.840	3.050	230

BENTLEY

Bentley Continental Coupé/Cabrio	47.290	●	507-590
Bentley Flying Spur V8	219.915	●	507-625

BMW

BMW 118d 3p xDrive	30.550	2.250	150-326
BMW 220d Active Tourer Aut. xDrive	38.300	2.400	190-231
BMW 220d Gran Tourer Aut.	40.350	2.400	190
BMW 318d xDrive	38.800	3.800	150-326
BMW 320i xDrive Gran Turismo	43.300	4.200	184-313
BMW 420d xDrive Coupé/Cabrio/Gran Coupé	45.950	2.600	190-306
BMW 520d xDrive / Touring	50.050	5.900	190-449
BMW 535i xDrive Gran Turismo	68.500	2.900	306-449
BMW 640i xDrive Coupé/Cabrio/Gran Coupé	102.800	3.600	320-449
BMW 730d xDrive	97.100	4.400	258-449
BMW X1 xDrive 18d	35.900	3.500	150-231
BMW X3 xDrive 20i	42.000	●	184-313
BMW X4 xDrive 20d	47.900	●	190-313
BMW X5 xDrive 25d	62.250	3.300	231-449
BMW X6 xDrive 35i	74.800	●	306-449

CADILLAC

Cadillac ATS 2.0 Turbo AWD berlina/coupé	50.500	2.200	276
Cadillac CTS 2.0 Turbo AWD	53.616	4.722	276
Cadillac Escalade 6.2 V8 AWD	90.907	●	409
Cadillac SRX	61.145	●	318

DACIA

Dacia Duster 1.6 4x4	12.900	2.000	114-125
DS			
DS 5 Hybrid 4x4	40.700	●	200

FERRARI

Ferrari FF	299.561	●	661
------------	---------	---	-----

FIAT

Fiat 500X Cross 2.0 Multijet 4x4	21.590	1.630	140
Fiat Freemont AWD 2.0 Diesel	30.485	3.240	170
Fiat Panda 4x4 0.0	14.720	2.835	75-85

FORD

Ford Edge 2.0 TDCi	43.425	●	180
Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4	27.900	2.000	150-180
Ford Mondeo 2.0 TDCi AWD	36.300	3.000	180
Ford Ranger XL 2.2 TDCi 4x4	29.514	●	125-200

HONDA

Honda CR-V 2.0 i-VTEC 4WD	31.400	○	155-160
---------------------------	--------	---	---------

HYUNDAI

Hyundai Génesis 3.8 GDI V6	67.850	●	315
Hyundai Grand Santa Fe 2.2 CRDi 4x4	48.470	●	197
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4x4	37.143	2.000	197
Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4x4	32.213	2.100	136-184

INFINITI

Infiniti QX50 3.0d	55.950	●	238-320
Infiniti QX70 3.0d GT	68.500	●	238-390

JAGUAR

Jaguar F-Pace 2.0 i4D AWD	48.180	3.180	180-380
Jaguar F-Type S AWD Coupé 3.0	98.120	6.850	381
Jaguar XF 3.0 AWD Aut.	71.856	5.488	340-380
Jaguar XJ 3.0 Supercharged AWD Premium Luxury	106.538	○	340

JEEP

Jeep Cherokee 2.0 Diesel 4x4	39.000	2.750	140-271
Jeep Renegade 2.0 Multijet 4x4 Active Drive	24.535	1.300	120-170
Jeep Wrangler 2.8 CRD	36.025	●	200

KIA

Kia Sorento 2.2 CRDi Drive 4x4	37.036	2.500	200
Kia Sportage 2.0 CRDi Drive 4x4	27.354	1.100	136-184

LAMBORGHINI

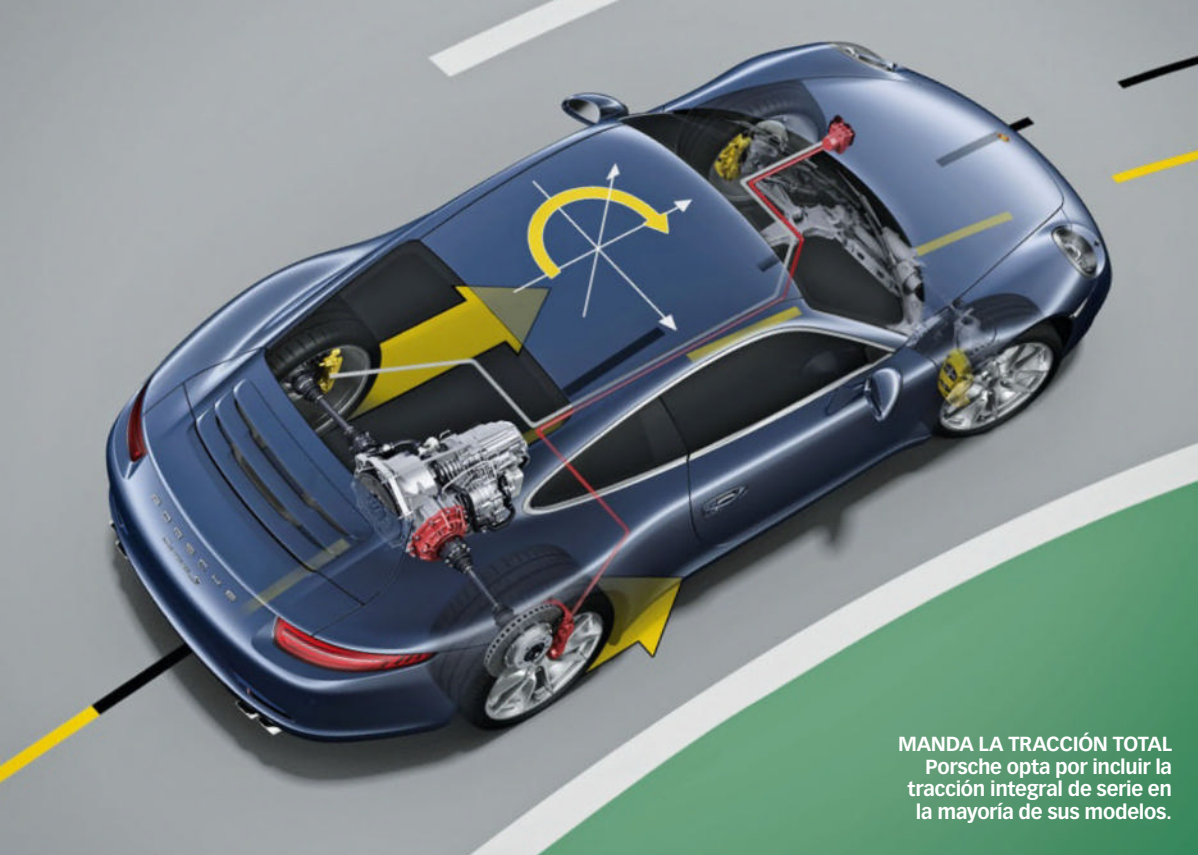
Lamborghini Aventador LP	366.525	●	700-721
Lamborghini Huracán LP	230.096	●	610

LAND ROVER

Land Rover Defender 90 SW F	33.410	●	122
Land Rover Discovery 3.0 TDV6	49.300	●	211-256
Discovery Sport 2.0 TD4 4x4	37.850	●	150-179
Range Rover 3.0 TDV6	104.100	●	258-510
Range Rover Evoque	38.400	3.300	150-240
Range Rover Sport 3.0 TDV6	68.700	●	258-510

LEXUS

Lexus LS 600h	121.500	●	445
---------------	---------	---	-----



MANDA LA TRACCIÓN TOTAL
Porsche opta por incluir la tracción integral de serie en la mayoría de sus modelos.

NUESTRA OPINIÓN



Sylvia Longás

La tracción total es un plus en cualquier vehículo. Nunca lo va a empeorar. Tendremos que valorar si nos compensa pagar algo más por tener un 4x4.

Lexus NX 300h	46.700	6.000	197
Lexus RX 450h	63.200	●	313

MASERATI

Maserati Ghibli SQ4	98.821	3.394	409
Maserati Quattroporte SQ4	128.300	4.751	409

MAZDA

Mazda CX-3	24.430	1.800	105-150
Mazda CX-5 2.2 4WD	28.955	3.080	150-192

MERCEDES

Mercedes A 200d 4Matic DCT	36.575	5.102	136-218
Mercedes B 200d 4Matic DCT	36.650	3.345	136
Mercedes C 220d 4Matic berlina/Estate	46.550	6.725	170-367
Mercedes CLA 200d 4Matic berlina/ S. Brake	39.525	2.667	136-218
Mercedes CLS 250 BlueTec 4Matic berlina/ S. Brake	66.900	3.000	204-408
Mercedes E 250 BlueTec 4Matic berlina /Coupé /Estate	58.075	5.025	58.075
Mercedes G 350d	103.525	●	245-630
Mercedes GL	87.075	●	258-435
Mercedes GLC	47.900	●	170-204
Mercedes GLE 250d 4Matic berlina/Coupé	60.125	●	204-442
Mercedes S 350d 4Matic berlina /coupé	98.325	4.900	258-445
Mercedes GLA 220d 4Matic	39.900	2.525	177-211

MINI

Mini Countryman ALL4	25.500	2.050	111-218
Mini Paceman ALL4	26.750	2.050	122-184

MITSUBISHI

Mitsubishi ASX 160 DI-D Motion 4WD	24.050	2.200	114-150
Mitsubishi Outlander 220 DI-D 4WD	31.400	3.500	150
Mitsubishi Montero 3.2 DI-D	35.700	●	200

NISSAN

Nissan GT-R 3.8 V6	107.750	●	549
Nissan Murano 2.5 dCi	52.700	●	190-256
Nissan Navara 2.5 dCi 4x4	31.502	●	144-231
Nissan Pathfinder 2.5 dCi	44.500	●	190-231
Nissan Qashqai All Mode 4x4-1 dCi	26.200	2.500	130
Nissan X-Trail dCi 4x4	31.450	3.000	130

OPEL

Opel Insignia 2.0 CDTi 4x4	34.615	1.686	163-194
Opel Mokka 1.6 CDTi 4x4	23.823	2.365	136-140

PEUGEOT

Peugeot 4008 1.8 HDI 4x4	29.700	●	150
--------------------------	--------	---	-----

PORSCHE

Porsche 911 Carrera 4/Targa 4	112.499	●	349
Porsche Cayenne	75.144	●	262-299
Porsche Macan S Diesel	63.694	●	258-340
Porsche Panamera 4	102.943	9.545	310

RENAULT

Renault Kadjar X-Mod dCi 4x4	27.700	○	131
------------------------------	--------	---	-----

SEAT

Seat Alhambra 2.0 TDI CR 4Drive	40.320	5.030	150
Seat Leon ST X-Perience 1.6 TDI 4Drive	27.030	2.740	110-184

SKODA

Skoda Octavia Combi 1.6 TDI 4x4	25.090	2.850	110-180
Skoda Octavia RS 4x4	35.670	1.700	1847
Skoda Scout 2.0 TDI 4x4	30.680	●	150-184
Skoda Superb 1.4 TSI 4x4 berlina/Combi	31.852	2.165	150-190
Skoda Yeti 2.0 TDI 4x4	27.590	4.110	110-150

SSANGYONG

SsangYong Actyon Sports Pick up 200Xdi	23.750	●	155
SsangYong Korando D20T 4x4	22.000	2.000	150-175
SsangYong Rexton W 200 e-XDi 4x4	28.950	3.000	155
SsangYong Tivoli D16T 4x4	20.000	2.000	115

SUBARU

Subaru Forester 2.0	25.850	●	147-240
Subaru Levorg 1.6 GT	29.900	●	170
Subaru Outback 2.0 TD	29.900	●	150-175
Subaru WRX STI 2.5	44.900	●	300
Subaru XV 1.6	19.050	●	114-150

SUZUKI

Suzuki Jimmy 1.3 JX	13.695	●	85
Suzuki S-Cross 1.6 VVT 4WD	21.445	1.800	120
Suzuki Swift 1.2 VVT 4x4	14.690	1.270	94
Suzuki Vitara 1.6 VVT 4WD	19.810	1.010	120-140

TOYOTA

Toyota Land Cruiser 180D	35.300	●	177
Totota Rav4 AWD	28.000	1.000	151

VOLKSWAGEN

VW Golf 2.0 TDI GR 4Motion berlina/Variant	30.960	2.665	150
VW Golf Alltrack 1.6 TDI 4Motion	31.020	●	110-184
VW Passat Alltrack 2.0 TDI 4Motion	39.085	●	150-240
VW Passat 2.0 TSI 4Motion berlina/Variant	44.940	○	239-280
VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion	36.165	3.920	150-184
VW Touareg 3.0 TDI	59.860	●	204-262
VW Phaeton 4.2 V8 4Motion	113.080	●	334

VOLVO

Volvo S60 D4 AWD berlina/Cross Country	44.948	2.680	190-254
Volvo V40 Cross Country 4WD	35.140	2.490	190-245
Volvo V60 Cross Country 4WD	43.570	2.500	190-254
Volvo XC60 AWD	42.900	2.400	190-220
Volvo XC70 AWD	45.000	2.800	181-220
Volvo XC90 AWD 7 asientos	59.472	○	224-320

Precio € Precio del modelo base en euros

Suplem. Suplemento en euros respecto a la versión 4x2 de la que deriva; ● dispone de tracción 4x4 de serie; ○ No tiene homólogo en versión 4x2.

Pot. CV: Rendimiento (CV) de las versiones con tracción total. Desde-hasta.

40 años más tarde...

Nuestros colegas de automotor und sport entregan sus premios anuales Best Cars, en esta edición festejando su edición número 40. Nos sumamos a su fiesta.

REDACCIÓN AUTOPISTA | autopista@mpib.es FOTOS: DINO EISELE



EL CABRIO MÁS DESEADO

Kevin Rice, Chief Designer Mazda Design Europe, orgulloso con el premio conseguido por el Mazda MX-5.

BEST CARS PARA GRAN BRETAÑA

El máximo responsable de Jaguar-Land Rover, Ralf Speth, recogió el premio para el Jaguar XF.



TODOS LOS GANADORES

40 años repitiendo esta foto de familia con los representantes de las 22 marcas ganadoras. ¡Cuanto nivel!



BMW GANA Y GANA...

Harald Krüger, máximo mandatario de BMW AG, con Ralph Alex, director de AMS y el responsable técnico de AMS, Jörn Thomas.



Sieger

BEST CARS IN BRAZIL 2016
2016 2015 2014 2013 2012 2011 2010
CHINA CZECH REPUBLIC

1985 1984 1983 1982 1981 1980 1979 1978 1977
FRANCE GERMANY ITALY MEXICO POLAND



Cada vez más grandes

Cuarenta años han pasado desde que arrancase la primera edición de Best Cars en Alemania. En aquel entonces compitieron 60 modelos en seis categorías. Ahora, cuatro décadas más tarde, 364 modelos para 11 categorías. También, lo que comenzó siendo una iniciativa

estrictamente alemana, se ha ido expandiendo a nivel mundial con una participación en la actualidad de 18 publicaciones de 14 países de Europa, Asia y América. Nuestro grupo editorial se incorporó a esta iniciativa en 1994, vía nuestra cabecera hermana Automóvil.



PREMIO PARA OPEL

El premio a la mejor innovación tecnológica del año, en honor a nuestro fundador, Paul Pietsch, para los faros del Opel Astra.

MINI TAMBIÉN GANA

Peter Schwarzenbauer, miembro del Comité de Dirección de Mini, con el premio en la categoría de utilitarios.

BMW SIEMPRE ESTÁ AHÍ

Y representado por Ian Robertson, el máximo responsable del grupo en Marketing y Ventas. Tres premios para BMW y uno para Mini.



DOS PREMIOS PARA VOLKSWAGEN

Herbert Diess, presidente de la marca Volkswagen, también festejó con nuestros compañeros de AMS su premio.

PREMIO PARA CHEQUIA

Bernhard Maier, máximo mandatario de Skoda, recogió el premio que acredita al Octavia como mejor compacto no alemán.

GANADORES 2016

	MARCA ALEMANA	MARCA NO ALEMANA
Ciudadanos	Opel Adam	Abarth 595/695
Utilitarios	Audi A1	Mini
Compactos	VW Golf	Skoda Octavia
Berlinas medias	Audi A4	Jaguar XE
Gran berlina	BMW Serie 5	Jaguar XF
Berlina lujo	BMW Serie 7	Tesla Model S
Deportivos	Porsche 911	Aston Martin Vanquish
Cabrios	Porsche 911	Mazda MX-5
SUV compacto	BMW X1	Range Rover Evoque
SUV grande	Audi Q7	Volvo XC90
Monovolumen	VW Multivan	Renault Espace

Tiempos de revolución

Pinceladas del estilo Audi del futuro... Su responsable de diseño, Marc Lichte, nos lo cuenta.

JUAN CARLOS PAYO | jcpayo@mpib.es FOTOS: AUDI

SABEN EN AUDI QUE SU ESTILO actual tiene fecha de caducidad. Demasiada similitud en los frontales, escasa evolución entre generaciones –le funciona y muy bien a Volkswagen con modelos que no parecen envejecer y que encima mantienen precios de reventa– y, sobre todo, una rompedora en los últimos años. Mercedes ha hecho que Audi confíe su futuro en Marc Lichte desde principios de 2014, que todavía se muestra cauteloso a la hora de hablar de lo que ha podido apor-



tar en modelos inminentes como Audi Q1 y A5, que han visto cómo estaban tutelados por el mismísimo Walter de Silva. Se sentía muy orgulloso de haber actuado directamente en su creación –no manifestaba tanta ilusión con otras criaturas que le ha tocado apadrinar en los últimos tiempos–, dejándolos listos para su lanzamiento antes de abandonar la compañía a finales de noviembre, aunque manteniéndose como consultor externo. Sí ha podido aportar algún retoque en el futuro Q5 (finales de 2016) aunque se incorporó en la fase final de desarrollo estilístico y con poca capacidad de maniobra.

EL FUTURO QUE VIENE. Mira Lichte el pasado para ver la espectacular evolución de la marca en los últimos 25 años, siendo sensible a la importancia que ha supuesto la tracción quattro en el desarrollo de la misma. También reconoce la importancia de la parrilla Single Frame creada por Walter de Silva en 2004 y que ha marcado la identidad de la marca en los últimos tiempos dándole coherencia a la gama. Y a partir de aquí es donde Lichte quiere romper: “ahora que todo el mundo reconoce un Audi, hay que pasar a otro estadio”. Tomando como ejemplo su última criatura conceptual, Lichte comenta que en el e-Tron quattro la parrilla pasa a ser octogonal, algo que se extenderá en todos los Q de Audi. También para los SUV buscará un efecto musculoso justo encima de cada rueda –visto en el concepto de Fráncfort 2015–. Para los A más convencionales, también le llegará su personalidad pero respetando el ADN. Se apostará por un doble lenguaje de la línea superior según sea un

SUV o berlina, uno estilo e-Tron quattro y otro más estilo TT. El lenguaje lumínico también será aprovechado vía luces de día con efecto 3D.

También quiere Marc Lichte “meter mano” a los deportivos y no duda en afirmar que “me gustaría ser más creativo con el R8 y el TT cuando el equipo trabaje en sus sucesores”, a la vez que anuncia que la familia RS debe crecer porque “¡tiene tanto potencial!...” y esboza que se debería identificar mejor por elementos distintivos como podrían ser unos pasos de rueda más voluminosos.

Todo esto comenzará a materializarse de una manera tangible a partir de 2017 con el nuevo Audi A8, ya con el sello completo de Lichte, y con los recientes conceptos Prologue como referencia estilística buscando la simpleza y la pureza en el diseño. Incluso Lichte se atreve a garantizar que llegaremos a ver un A4 netamente diferente en la próxima generación, que llegará en el arranque de la siguiente década. Otro concepto a no perder de vista es el antes comentado e-Tron quattro por el realismo que muestra según Marc Lichte y porque su lanzamiento será realidad en 2018 –bajo denominación Q6, añadimos nosotros–. **a**

NUESTRA OPINIÓN



Juan Carlos Payo

Reconocen en Audi que se han dormido en los laureles del Diseño. Turno para Mark Lichte y su torbellino de ideas... Hay que atajar diferencias frente a Mercedes.

VEREMOS LA NUEVA IMAGEN DE AUDI CON EL A8 2017



NUEVOS AIRES

La parrilla octogonal vista en e-Tron quattro se extenderá a todos los Q.



Automercado

automercado.es

■ NUEVO ■ USADO ■ KM-0 ■ LAS MEJORES OFERTAS ■ EL TRATO MÁS DISTINGUIDO

VISÍTANOS EN LA WEB



NUEVOS (GOO.GL/EXZ1DO)
Una completa lista de precios y
configurador de búsquedas

OCASIÓN (GOO.GL/VXNWNK)
Para ver nuestra oferta de
más de 50.000 coches usados



ALFA GIULIETTA DESDE 14.750€*
CON PLAN PIVE 8 Y 4 AÑOS DE GARANTÍA FINANCIANDO CON FCA CAPITAL.

GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA: CONSUMO MIXTO ENTRE 4,0 Y 7,6 (L/100 KM). EMISIONES CO₂ ENTRE 104 Y 177 (G/KM).
*PVP Recomendado Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105 CV Super. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante, PIVE 8, subvención del Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España E.F.C., S.A.U. según condiciones contractuales para el Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105 CV Super por un mínimo de 10.000€, con un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. Incluye para vehículos financiados por FCA Capital España E.F.C., S.A.U. garantía legal de 2 años sin límite de km, más 2 años adicionales de garantía comercial sin límite de km desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Oferta válida solo para particulares, en Península y Baleares hasta el 29/02/2016 y mientras siga vigente y con fondos disponibles el Plan PIVE 8. Consultar Procedimiento y Regulaciones del PIVE 8 publicadas en la página web del Instituto IDAE. La versión visionada corresponde con el vehículo Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTD 120 CV Distinctive con Pack QV Line y opcionales (20.850€, en las indicadas condiciones).

ALFA ROMEO GIULIETTA.

TAYRE C/ Príncipe de Vergara, 253. (Semiesquina Serrano) - Tel. 91 457 17 02 - www.tayre.es

**SU
PUBLICIDAD
PUEDE IR AQUÍ**

**Contactar con:
91 347 05 93**

MOTORSOL IMPORT

BARCELONA

Manso, 9
Tel. 93 425 11 04

BARCELONA

Vía Augusta, 251 - 253
Tel. 93 414 72 09

BARCELONA

Audi Selection Plus
Vía Augusta, 252
Tel. 93 362 41 20

HOSPITALET

Plaça d'Europa, 54 - 56
Tel. 93 259 14 80

BADALONA

Av. President Companys, 282
Tel. 93 497 36 63

MATARÓ

Av. Maresme, 475
Tel. 93 790 38 40



BRITISH GALLERY Concesionario Oficial Jaguar

C/ Dr. Fleming, 5-9 - 08017 Barcelona - Tel: 93 362 24 84

Ctra. Nacional II, km. 643 - 08349 Cabrera - Tel: 93 741 80 25

C/ Ramon Carrasco i Formiguera, 18-22 - 08192 Sant Quirze del Vallès - Tel: 93 720 61 60.

british-gallery.jaguar.es



Que no se te olvide

Cada pequeño derroche en el consumo de electricidad contribuye al cambio climático. Sus efectos ya los estamos notando y si no lo frenamos serán aún más dramáticos.

No te conviertas en cómplice.

Ahorra.

Usa la energía de forma inteligente.

Únete a la Revolución Renovable

GREENPEACE
www.energia.greenpeace.es



selekt.volvocars.es



NISSAN GAMBOA

TU NUEVO CONCESIONARIO EN MADRID

GAMBOA AUTOMOCIÓN

EXPOSICIONES MADRID

Dr. Esquerdo, 120 - Madrid - Tel. 91 434 03 10

José Abascal, 2 - Madrid - Tel. 91 594 14 33

Avda. San Martín de Valdeiglesias, 5 - Alcorcón - Tel. 91 621 14 48

Avda. Carlos Sainz, 15 - Leganés - Tel. 91 689 56 50

Regordó, 8 - Móstoles - Tel. 91 496 88 48

NUEVA > Fundición, 7 - Rivas - Tel. 91 512 72 30

www.nissangamboaautomocion.es

POSVENTA / TALLERES MADRID

Dr. Esquerdo, 120 - Madrid - Tel. 91 551 40 14

Bravo Murillo, 28 - Madrid - Tel. 91 591 36 05

Avda. San Martín de Valdeiglesias, 5 - Alcorcón - Tel. 619 10 99

Avda. Carlos Sainz, 15 - Leganés - Tel. 91 689 42 87

Regordó, 8 - Móstoles - Tel. 91 496 88 47

NUEVA > Fundición, 7 - Rivas - Tel. 91 512 72 35

NUEVO CONCESIONARIO EN MADRID **TRADE GAMBOA**

VISÍTANOS






AHORA CON MOTORES BOXER DIESEL

Exposiciones Madrid

NUEVA Santa Engracia, 120. Tel: 91 594 14 59

Antonia Rodríguez Sacristán, 6. Tel: 91 511 05 36

Avda. Ciudad de Barcelona, 206. Tel: 91 552 14 65

Regordó, 8. Pol. Ind. Regordó (Móstoles). Tel: 91 496 86 91

Ronda del Carralero, 18 (Majadahonda). Tel: 91 639 69 95

Posventa Madrid

Doctor Esquerdo, 178. Tel: 91 502 15 15

Antonia Rodríguez Sacristán, 6. Tel: 91 511 05 31

Villaamil, 38. Tel: 91 398 08 67

Regordó, 8. Pol. Ind. Regordó (Móstoles). Tel: 91 496 88 47

Ronda del Carralero, 11 (Majadahonda). Tel: 91 639 93 42

www.subarutradegamboas.es

DESCUBRE NUESTRAS OFERTAS





SSANGYONG

TRADE GAMBOA

www.ssangyongtradegamboas.es

DESCUBRE NUESTRAS OFERTAS



EXPOSICIONES MADRID

Avda. Ciudad de Barcelona, 206. Tel: 91 552 14 65

Antonia Rodríguez Sacristán, 6. Tel: 91 511 05 39

NUEVA Santa Engracia, 120. Tel: 91 535 72 99

Ronda del Carralero, 18 (Majadahonda). Tel: 91 638 44 19

POSVENTA MADRID

Dr. Esquerdo, 178. Tel: 91 502 15 15

Antonia Rodríguez Sacristán, 6. Tel: 91 511 05 31

Villaamil, 38. Tel: 91 398 08 67

Ronda del Carralero, 11 (Majadahonda). Tel: 91 639 93 42

CONCESIONARIO OFICIAL EN MADRID



**SU
PUBLICIDAD
PUEDE
IR AQUÍ**

Contactar con:



91 347 05 93



TOYOTA SUPRA GAMBOA

Más calidad cerca de ti

EXPOSICIONES MADRID

Antonia Rodríguez Sacristán, 6 // Tel. 91 511 06 25
 Ferrocarril, 7 // Tel. 91 468 28 79
 General Ricardos, 147 // Tel. 91 471 72 00
 Dr. Esquerdo, 128 // Tel. 91 513 01 18
 José Abascal, 2 // Tel. 91 447 72 50
 Avda. San Martín de Valdeiglesias, 16
 (Alcorcón) // Tel. 91 488 15 00
 Alfonso XII, 22 (Móstoles) // Tel. 91 496 87 13



POSVENTA / TALLERES MADRID

Alonso Cano, 32 // Tel. 91 399 25 08
 Antonia Rodríguez Sacristán, 6 // Tel. 91 511 21 61
 Dr. Esquerdo, 128 // Tel. 91 513 01 18
 Avda. San Martín de Valdeiglesias, 16
 (Alcorcón) // Tel. 91 488 18 95
 Alfonso XII, 22 (Móstoles) // Tel. 91 496 87 20

DPTO. VEHÍCULOS DE OCASIÓN
 (TOYOTA CERTIFIED):
 Antonia Rodríguez Sacristán, 6
 Teléfono: 91 511 06 16

www.supragamboa.toyota.es

Recibe la revista en casa con REGALO INCLUIDO

6 números + REGALO*

CONTACTA: 902 054 247 Lunes a viernes de 9:00 a 18:00 h.
<http://motorpress.suscripcionesrevistas.es/>

*Consultar regalo según la revista y la promoción.

Promociones sólo válidas para España hasta agotar existencias.



SÓLO HAY UN BMW EN BIZKAIA

**ENEKURI MOTOR, ÚNICO
CONCESIONARIO OFICIAL BMW
EN BIZKAIA**

Enekuri Motor
Ctra Bilbao Asúa (Alto de Enekuri)
48950 Erandio
944 74 59 66
www.enekurimotor.bmw.es

Land Motors

Concesionario Oficial Land Rover

BARCELONA Avda. Sarrià esq. Ricardo Villa · Tel. 93 204 72 40
Via Augusta, 229 · Tel. 93 414 27 96
Motors, 148 · Tel. 93 223 02 87

SANT BOI Riera Roja, 26 (Quadis Autocentre Baix Llobregat) · Tel. 93 636 95 82
CABRERA Ctra. N-II Km. 643. Pol. Ind. Sta. Margarida · Tel. 93 741 80 25

www.landroverbarcelona.com

Solmòbil 4x4

Concesionario Oficial Land Rover

GRANOLLERS Pallars, 1 (esquina Ctra. Granollers El Masnou km.15)
Tel. 93 861 48 99

ST. QUIRZE DEL VALLÉS R. Carrasco i Formiguera, 22 (Quadis Autocentre Vallès)
Tel. 93 720 61 60

www.landrovervalles.com



 <p>Concesionarios Oficiales <i>Lo tenemos</i> EASO MOTOR</p>	
<p>Donostia 94.321.41.36</p>	
<p>Oiartzun 94.326.04.26</p>	<p>Lasarte 94.337.67.53</p>



New Cars Sport

Concesionario Oficial JEEP-LANCIA-CHRYSLER-DODGE

**Excelentes precios
Gran servicio**

**Consulte por Vehículos Nuevos,
KM 0, Demos y Seminuevos**

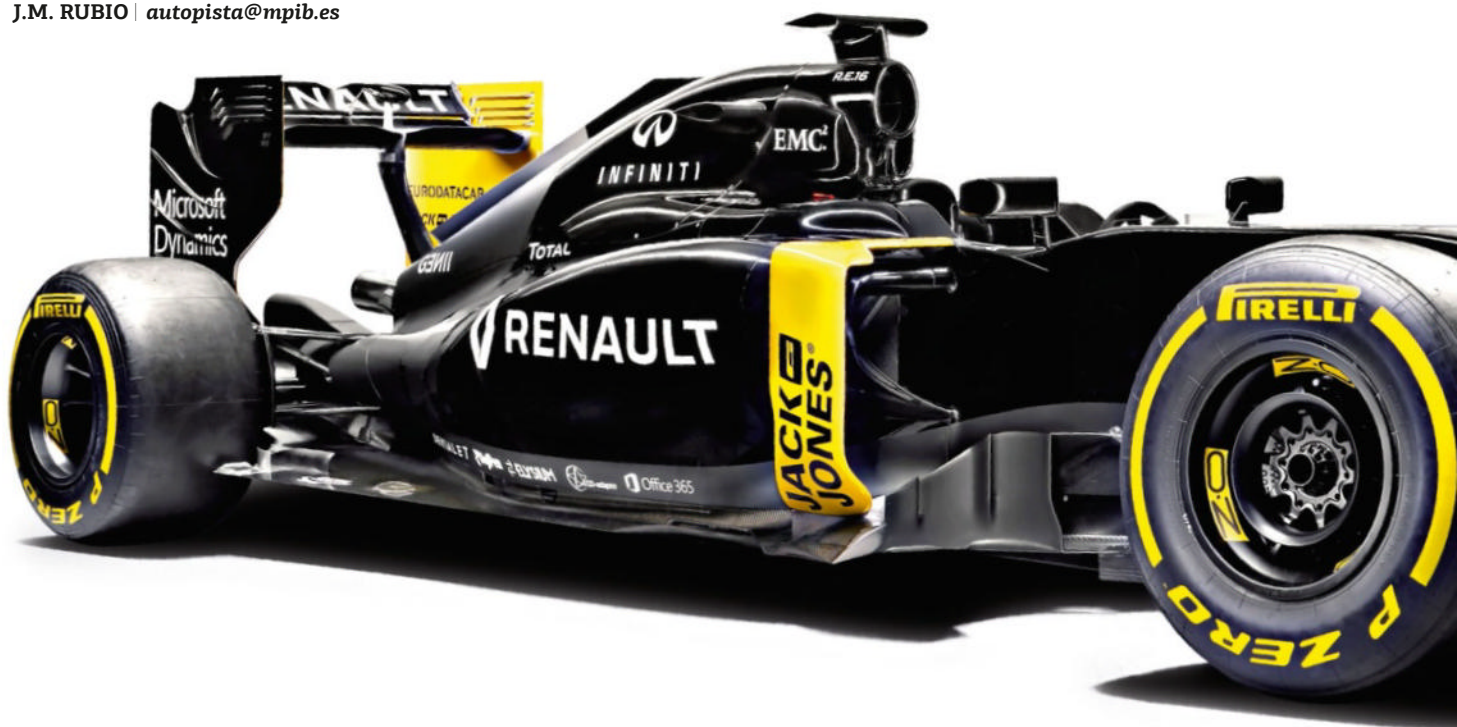


Ribera de Erandio, 5 (Erandio) Vizcaya. Tels.: 946 449 005 - 606 986 122
www.newcarssport.com newcars.ventas.es@fgadealer.com

Despacio y buena letra

Renault está de vuelta en la F1 como constructor, pero de la mano de Carlos Ghosn no ha hecho una entrada a lo loco, sino con pragmatismo y buscando sobre todo imagen para vender coches, que es de lo que vive la empresa.

J.M. RUBIO | autopista@mpib.es



SORPRENDE QUE EL OBJETIVO marcado sea solo buscar podiums en 2018, pero la marca francesa huye de las prisas y del triunfalismo, apostando por la modestia en su planteamiento. El hecho de que se les haya reconocido como equipo histórico les supone una financiación importante cada año. Infiniti está presente en la carrocería pero sin alardes.

En la presentación de París se vio un F1, pero obviamente no era el coche definitivo ni mucho menos de esta temporada, sino un ejercicio de estilo y decoración de lo que va a ser el Renault RS16 esta temporada. Un morro corto y bajo y una parte posterior estrecha prefiguran el coche que rodará en Montmeló y que dife-

rirá bastante del que se vea en Melbourne el 18 de marzo en los primeros entrenamientos. El color negro marca la diferencia sobre los diseños anteriores de los Renault, con más componente amarillo. Renault y el rombo son las estrellas de la decoración del coche, y es que la imagen que se quiere proyectar al Mundo es la de Renault. Ghosn ya dijo que van a usar la F1 como soporte y nexo de unión para mejorar la imagen en países emergentes y en los cuales Renault no tiene aún una imagen importante. La F1 va a ayudar a crear imagen para poder vender coches, esa es la idea general, y en el coche se ha querido transmitir esa sensación. Infiniti, la marca asiática de lujo del Grupo Renault tenía una presencia muy destacada en Red Bull,

pero en Renault se limita a una presencia mucho más contenida en la toma de aire.

Lo que no se vio en París fue el motor, sin duda el elemento en el que más ha trabajado Renault, para mejorar un propulsor que decepcionó por falta de potencia y fragilidad en 2015. A final de año cambiaron algunas cosas en la que denominaron versión "D", y sobre esa base han dado un gran paso adelante. Esa versión se usó en Brasil y aportó buena información sobre la que han trabajado. Novedades importantes en la cámara de combustión y en el turbo, y muchos cambios en la parte eléctrica les han permitido dar un paso muy importante, el mayor avance, según ellos, desde que se apostó por el conjunto híbrido en la F1. **2**



EN RENAULT SPORT

Muchas caras nuevas

El motor denominado RE16 llega con una refundación de Renault Sport con caras nuevas y cambios en la estructura que ya existía. Técnicamente la presencia de Chris Dyer, el hombre que trabajó en Ferrari en los días más gloriosos del alemán, es una aportación muy importante en los circuitos, pero la estructura sigue estando dirigida por caras ya conocidas como Cyril Abiteboul, que ha pasado por muchos cargos dentro de Renault Sport, y ahora es el Director General de la empresa que gestiona el equipo de F1 y que

está presidida por Jerome Stoll. El director de competición del equipo es Frederic Vasseur, un hombre de Nicolás Todt, que antes dirigía ART. Guillaume Boisseau estará al cargo del marketing y tendrá la gran responsabilidad de aprovechar la imagen de marca para vender coches de calle, que es el gran objetivo de Renault en su tercera etapa en la F1. En el apartado técnico, Bob Bell adquiere más importancia, teniendo bajo su mandato a Nick Chester, como director de chasis, y Remy Taffin, como director técnico de la parte del motor.



LOS PILOTOS

KEVIN MAGNUSSEN. Una segunda oportunidad

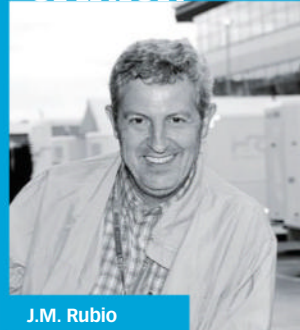
La apuesta por el danés parece arriesgada, ya que viene de una temporada en blanco, pero tras la espantada de PDVSA no podían mantener a Maldonado, porque era políticamente incorrecto, y el ex de McLaren era de lo poco que había en el mercado que pudiera ofrecer una garantía para llevar el coche a la meta, algo primordial esta temporada para Renault. Magnussen no tiene la presión de una empresa como McLaren, y está más asentado mentalmente que hace dos años. Magnussen es para Renault también una apuesta de futuro. Cuando el equipo pueda luchar por el título, en un par de años, Kevin habrá llegado a su madurez como piloto y podrá ser un aspirante a la victoria regularmente. También en el apartado de pilotos Renault hace una apuesta de futuro buscando equilibrio y sobre todo "tranquilidad".



JOLYON PALMER. Herencia recibida

Palmer, con sus 25 años, es una herencia recibida de la antigua estructura de Lotus, y Renault lo ha asumido como suyo. El hijo de Jonathan ganó la GP2 en 2014 y el año pasado estuvo rodando con el coche de Grosjean muchos viernes, por lo que tiene ya una experiencia suficiente como para poder dar puntos al equipo. El inglés, siguiendo la filosofía del equipo no se ha marcado objetivos claros, sino que espera a ver cómo va el coche en los test para saber a qué podrá aspirar. Palmer también es un piloto de pago, pero con una buena imagen y con fama de piloto seguro, que siempre lleva el coche a la meta.

NUESTRA OPINIÓN



J.M. Rubio

PRUDENCIA

Esa es la palabra que preside el mensaje de Renault en su nueva andadura en la F1. No han querido echar las campanas al vuelo, pero han sido los únicos en organizar una presentación de las de antes, de lo que ya no se estila, pero que es lo que da una imagen de marca mucho más potente que la mera presentación digital. Renault se marca objetivos a muy largo plazo, sin embargo puede ser el gran tapado de la temporada a la hora de estar en los puntos regularmente. Desde el punto de vista del chasis los Lotus han funcionado muy bien en los últimos años y eso no tendría por qué cambiar ahora, sobre todo en cuando a estabilidad presupuestaria. Sus pilotos son seguros, especialmente Magnussen y eso es una ventaja, y si el trabajo realizado en el motor es como aseveraban en la presentación, los Renault deberán estar entre el quinto y el décimo puesto con regularidad, peleando con los Force India y Toro Rosso, y por delante de McLaren y Honda, por mucho que hayan progresado los japoneses. La excesiva prudencia no está reñida con la competitividad, pero sorprende que no se hayan marcado objetivos más ambiciosos. La sorpresa de la temporada sin duda será Renault.



SUV en sus 360°

Comienza la auténtica revolución en VW

con este nuevo segundo Tiguan que no sólo pretende imponer de nuevo su ley, sino que quiere extenderla a segmentos de tamaño mayor y menor que él.

RAÚL RONCERO | rroncero@mpib.es FOTOS: AMS

Precio (desde)	Potencia	Consumo	Comercialización
38.670 €	150 CV	5,7 l/100 km	Mayo

ALLÍ DONDE ENCONTREMOS UN SE-
gmento donde haya proliferado el SUV o
tenga probabilidad de hacerlo, VW hará
su aparición. Te puedes suponer el libro de
ruta que aún le queda por recorrer. De momento, ya ha
confirmado que tendrá una versión de plataforma exten-
dida y capacidad para siete plazas del mismísimo
Tiguan. Y, si te fijas en la competencia, está claro que
el siguiente paso debería ser el SUV urbano. Audi ya
ha confirmado su Q2, así que no creo que te hagan falta
más pistas. Pero, por ahora, estamos en el Tiguan,
modelo que VW nos ha permitido conocer de primera
mano en las nevadas carreteras de Laponia, con circui-
to helado incluido donde la marca imparte sus cursos
de conducción invernal. Y es que, en realidad, el foco
de atención era su nuevo 4Motion Active Control, la
nueva ruleta con la que seleccionar los diferentes mo-
dos de la tracción total; y, en especial, el modo Nieve
de las cuatro posibles configuraciones preestablecidas

—Carretera, Off-Road y Off-Road personalizado son el
resto—. Pero antes, calentemos con algún detalle más
de Tiguan.

FAMILIAR. No te hablo de tamaño. Todo me suena al
subir a él, especialmente, su distribución de mandos.
Si ya estás familiarizado, te parecerá claramente un
coche renovado y claramente más moderno. Si no lo
estás, te aseguro que “te ubicarás” en segundos. Tan
sólo el Head-Up display, novedad en esta generación,
requirió un par de ajustes para bajar su lámina de me-
tacrilato y dejarlo a mi gusto, pero hasta el nuevo man-
do giratorio de la tracción total parece haber estado
ahí toda la vida, como la también nueva pantalla TFT
opcional de 12,3 pulgadas del cuadro de mandos, he-
redada del Passat, clara y muy bien integrada. Prefiero
no hablarte de esa calidad que se ve, se toca y se sien-
te, donde también hay evolución, sino contarte otros
detalles: en los dos últimos coches totalmente nuevos

que he probado he pasado frío en su interior con la climatización por encima de 25 grados, cuando los 22,5 seleccionados en el Tiguan reproducen un agradable confort climático con temperaturas exteriores inferiores a 15 grados bajo cero, como las que nos hemos estado moviendo durante esta primera exigente prueba de conducción. Y es que, la atención por el detalle es exquisita en cada rincón de este nuevo coche.

Ahora sí, veamos ese lado familiar de este Touran; perdón, Tiguan. Está claro que el monovolumen tiene una orientación más familiar —para ti pueden ser valiosos los tres asientos individuales de la segunda fila o la mayor capacidad de carga—, pero la polivalencia del Tiguan es ahora indiscutible. Conserva el asiento trasero con reglaje longitudinal de 16 cm con muy pequeños saltos para poder afinar bien el ajuste de la banqueta partida en secciones asimétricas, del mismo modo que los respaldos tienen también regulación en inclinación. Hay más luz ambiente y el espacio a bordo es claramente mayor, al igual que el volumen de maletero, al que ahora puedes acceder pasando el pie por debajo del paragolpes o cerrarlo a toque de botón. A sus 520 litros de capacidad hay que añadir un aprovechable espacio bajo el piso para totalizar 615 litros. Aunque el Tiguan es algo más bajo que la generación saliente, la postura de conducción está ligeramente más elevada, mientras que el volante tiene mayor amplitud de regulaciones y ahora lo puedes colocar en una posición más baja y cómoda. Su equipamiento se refuerza en conectividad, pero también en seguridad; todos los Tiguan tendrán de serie sistema de frenado automático con detección de peatones, alerta y mantenimiento de carril, detector de fatiga, frenado automático por colisión, airbag de rodilla para el conductor o capó activo que se eleva unos centímetros en caso de atropello. De momento sólo se conocen los precios de las dos primeras motorizaciones: 1.8 TSi 180 4x4 DSG (42.200 euros) y 2.0 TDi 150, cuya gama arranca en versión Edition por 29.650 euros. Sobre un Advance —33.320 €—, la tracción total cuesta 3.300 euros más y el cambio DSG otros 2.020 euros.

CLIMA EXTREMO. No recuerdo haber visto durante la prueba un solo palmo de asfalto que no estuviera helado o cubierto de nieve, así que, como puedes imaginar, todos los Tiguan que hemos conducido venían equipados con ruedas de invierno. Semejantes condiciones no nos permiten matizar sobre comportamiento dinámico, pero sí sobre el tacto general del coche, donde predomina el agrado, la suavidad o precisión de mandos y el confort de la nueva amortiguación —sigue habiendo una pilotada en opción, de ajustes exquisitos—. Pero por cómo se desenvuelve el Tiguan en tal escenario es sinónimo de un excelente sistema de tracción total, donde ahora hay mucha más miga que cortar que antes. Con diferencial central multidiscos de última generación y nueva gestión electrónica, los cuatro programas integrados en el 4Motion Active Control ofrecen un reparto de tracción a la carta con distribución totalmente variable de par entre ruedas de diferente tren y mismo eje, en este caso, asistido por autoblocantes electrónicos XDS y XDS+: en teoría, una



4MOTION ACTIVE CONTROL

Nieve, Carretera, Off-Road y Off-Road personalizado, cada cual con ajustes específicos desarrollados durante 18 meses de ensayo en condiciones climáticas extremas. Opcional cuadro de relojes con pantalla TFT de 12,3 pulgadas, con múltiples visualizaciones, como la réplica del navegador, también activo en la pantalla central. Este nuevo Tiguan tiene mucha más calidad y se siente claramente más refinado.





GRAN GAMA, MEJOR FUNCIONALIDAD

Desde motores 1.6 TDi/115 hasta 2.0 Bi-TDi/240. Mejora el espacio, pero también la facilidad de uso para, por ejemplo, plegar o mover la banqueta trasera.

sus rivales



BMW X3 118d SDRIVE

Hay más diferencias de dinero que de producto en términos de refinamiento, espacio o comportamiento. Por su precio, podrías añadir al Tiguan la tracción total y el cambio automático.

■ 40.450 euros ■ 150 CV ■ 4,9 l/100km



KIA SPORTAGE 2.0 CRDI 4X4

No sólo equipamiento o diseño, también gran evolución de producto en esta nueva generación, pero para llegar a la tracción total te tienes que dirigir a sus modelos más potentes.

■ Desde 34.900 euros ■ 185 CV ■ 5,9 l/100km



MAZDA CX-5 2.2D 4X4

Es de esos SUV que se comportan como un turismo y suman polivalencia. Tiene uno de los mejores motores de la categoría, aunque no está acabado con el nivel de detalle del Tiguan.

■ Desde 28.950 euros ■ 150 CV ■ 5,2 l/100km



MODO NIEVE ON

Máxima tracción, máxima anticipación en la distribución de par por rueda, acelerador más progresivo... Sí, sí, es nieve, aunque al Tiguan no se lo parezca.



EVOLUCIÓN NATURAL
Mucha más calidad, superior refinamiento y trato realmente exquisito. Lo sientes mucho más actual desde el primer momento, pero todo sigue estando en su sitio. Sencillamente, perfecto.

única rueda sería capaz de hacer avanzar al Tiguan. Lo mejor es que todo esto se produce de forma anticipativa antes de que ocurra un eventual deslizamiento o pérdida de tracción, un indudable valor añadido de cara a la seguridad, pero también la fluidez de conducción y reacciones. No adviertes síntoma de fricción o tensión de elementos mecánicos ni adivinas qué rueda es la que gestiona la mayor carga de trabajo cuando a la tracción total le toca trabajar a destajo, aunque entre los posibles modos del 4Motion Active Control sí adviertes una clara diferencia en el reparto entre ejes o ajustes de diferentes parámetros: conducir sobre nieve en modo "off road", por ejemplo, supone una mayor actividad del eje posterior, del mismo modo que es menos útil su ajuste más abierto del ABS con el que las ruedas acumularían arena delante de ellas.

Y es que, cada modo de conducción tiene parámetros propios, y aquí, en Laponia, el apropiado es un eficaz ajuste Nieve que interviene en leyes de acelerador o cambio, así como el más conveniente reparto activo de tracción en curva. No son nuestras condiciones, ni tan siquiera "nuestra" nieve, pero sentirlo avanzar con tal eficacia, tal seguridad y con tan refinadas maneras cuando hay tanta mecánica y electrónica trabajando al mismo tiempo, es un claro síntoma de que se ha realizado un impecable trabajo. **A**

NUESTRA OPINIÓN



Raúl Roncero

Hay varios coches que reproducen más o menos bien el concepto "tres en uno", pero muy pocos que lo hagan con la perfección que lo materializa el Tiguan, probablemente, el mejor SUV "generalista" del momento.

DATOS TÉCNICOS

VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI 4MOTION DSG

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Motor	Delantero transversal, de 4 cilindros en línea
Cilindrada y cotas	1.968 cm ³ - 81,0 x 95,5 mm
Distribución	Doble árbol de levas en cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación	Inyección Diesel directa por conducto común, turbo variable e intercambiador térmico
Compresión	16,2:1
Potencia máxima	150 CV CEE entre 1.750 rpm y 3.000 rpm
Par máximo	34,7 mkg entre 1.750 y 3.000 rpm
Transmisión	Tracción total permanente con reparto variable y cambio automático
Embrague	Doble embrague tipo DSG

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	McPherson con tirante inferior
Susp. trasera	Multibrazo
Frenos delanteros	Disco ventilado
Frenos traseros	Disco
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	235/55 R18 - 7 x 18 pulgadas
Coefficiente Cx	N.D.
Largoxanchoxalto	486 x 184 x 164 cm
Batalla y vías	286 y -/- cm
Peso oficial	1.597 kg
Depósito comb.	60 litros
Maletero	615 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	200 km/h
Acel. 0-100 km/h	9,3 s
Consumo urb. / extrurb. / mixto	6,8 / 5,1 / 5,7 l/100 km
CO2	149 g/km

NUESTRA VALORACIÓN

LO IMPORTANTE

■■■■■ **¿ES EL TIGUAN DE SIEMPRE?** Sí. Y no. A buen entendedor... Aún en tan exigentes y peculiares condiciones, basta un centener de metros para advertir una enorme evolución de producto.

■■■■■ **FUNCIONALIDAD.** Punto débil de anterior Tiguan, crece enormemente ahora en habitabilidad y maletero y mejora en facilidad de uso y suavidad de manejo. ¿Tiguan o Touran? Ahora sí te lo puedes plantear.

■■■■■ **TDI/150 Y TSI/180.** Conducidos los dos motores —en nieve—... ¡qué delicia! Suave entrega de par del Diesel, refinamiento exquisito del gasolina.

Y ADEMÁS...

■■■■■ **PRECIOS.** Es más competitivo y mejora la relación entre precio y valor, pero sigue siendo más costoso que una competencia en la que, eso sí, no encontrarás tanta gama mecánica.

MALO ■■■■■ REGULAR ■■■■■ BUENO ■■■■■
MUY BUENO ■■■■■ EXCELENTE ■■■■■

AQUÍ SÍ HAY INVIERNO

Si echas de menos el frío en este invierno peninsular que no lo es, puedes poner rumbo norte hasta llegar a la Laponia sueca. Allí la diversión al volante está garantizada.



El paraíso helado

¿A quién no le apetece rodar con un superdeportivo en Nürburgring, Silverstone o Le Castellet? ¿Y por qué no hacerlo en todos en un mismo día y con sus pistas totalmente heladas? Y no, no hemos perdido el norte: muy cerca del círculo ártico polar encontramos Laponie Ice Driving, un paraíso de la conducción.

TEXTO Y FOTOS: FÉLIX MACÍAS | autopista@mpib.es



EL MEJOR ESPECTÁCULO

En esas latitudes lo más llamativo no son las espectaculares derrapadas. Lo mejor lo brinda la naturaleza: espectaculares auroras boreales y amaneceres o la simple fauna salvaje.

ARJEPLOG SE SITÚA A UNOS 5.000 km de Madrid en dirección norte, 70 km antes del Círculo Polar Ártico, y es desde la década de 1980 la capital mundial de las pruebas invernales de automóviles. Así nació Laponie Ice Driving, como base de pruebas de un constructor al mando de la cual estaba Eric Gallardo, a la vez ingeniero e instructor de pilotaje. Gracias a su oficio descubrió la conducción en hielo y se dio cuenta de lo mucho que se aprendía en esta superficie, así que les sugirió la experiencia a pilotos amigos y conocidos.

Laponie Ice Driving es un sueño para cualquier amante del pilotaje: un lago helado de 500 hectáreas en la Laponia sueca con ovales, círculos y pistas de entrenamiento, dos circuitos técnicos y tres pistas de Fórmula 1 reproducidas a tamaño real: Le Castellet, Nürburgring y Silverstone. Para rodar en

ellos se puede elegir entre marcas de coches como Lamborghini, Maserati, Porsche o Subaru, ¿Quién se atreve?

Unos veinte años después son unos cuatrocientos clientes los que cada año acuden a pilotar allí. Laponie Ice Driving es una auténtica escuela de pilotaje en la que los clientes llegan hasta sus límites y experimentan lo que no imaginaban. Acuden tanto pilotos –jóvenes o confirmados– para mejorar o simplemente divertirse, como simples aficionados, y la mayoría vuelven año tras año.

Para los que somos conductores normales, este lugar es idóneo para aprender a dominar el coche sin miedos ni restricciones... salvo las leyes de la física. El cliente va siempre acompañado por un instructor piloto profesional y aprende técnicas avanzadas de conducción hasta el nivel que alcance.

Las salidas de pista sólo suponen pérdidas de tiempo. No hay peligro porque no existen obstáculos con los que chocar





Las salidas de pista solo suponen pérdida de tiempo, ya que no existen obstáculos con los que chocar al borde de las pistas.

Durante tres meses, desde principios de enero con menos de cuatro horas de luz diarias, el lago Udjaur se convierte en circuito de velocidad. Cada día se gana entre siete y ocho minutos de luz hasta que a finales de marzo con los días espectaculares llegan los primeros deshielos y los circuitos se vuelven impracticables.

Les contamos nuestra experiencia de 2015 a pocas semanas de que se inaugure la nueva temporada. Tuvimos la oportunidad de pilotar un Porsche Cayman S, un 911 GT3, un Lamborghini Gallardo y un Subaru Impeza WRX STI. Dejémoslo claro, no fue un programa tan intenso como el de un cliente pero tampoco es necesaria esa experiencia. Me explico: cada coche es compartido por dos personas a razón de media hora de pilotaje y media hora de descanso en pequeños y cómodos chalets situados en el lago. En un día se pilota durante cuatro horas y se recorren entre 250 y 350 km en función del ritmo de cada uno. En otras palabras, significa que en día y medio uno ha pilotado más que en todo el Rallye de Suecia...



ASÍ SE HACE UN CIRCUITO EN HIELO

Arte helado

Podríamos pensar que para trazar una pista en un lago helado basta con un quitanieves y ¡hecho! Craso error. Es una faena larga y muy técnica, una auténtica construcción obra de los "Ice Makers" o "hacedores de hielo". Las primeras heladas llegan en octubre y poco a poco el agua se va congelando en superficie hasta que hay unos 12 centímetros de hielo. En ese momento los especialistas pueden pisar el lago con motos de nieve y balizan los caminos de acceso y las pistas con la ayuda de un GPS y de piquetes fluorescentes.

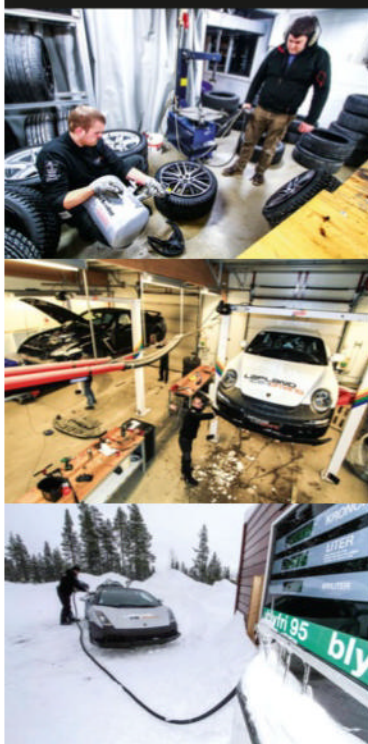
Equipadas con rodillos, las motos de nieve siguen los piquetes y se ponen a compactar la nieve que va cayendo casi a diario. La capa de hielo crece hasta alcanzar unos cuarenta centímetros. Entonces se da acceso al lago a los todo-terreno con mayores rodillos que siguen compactando la pista. Cuando el espesor de hielo alcanza los 80 centímetros entran en acción

los vehículos pesados que ya no aplastan la nieve sino que la retiran con sopladoras: de acumularla su peso rompería el hielo provocando que aflorase el agua e inundara la pista. Y se retira porque la nieve actúa como aislante térmico impidiendo que el frío entre en contacto con las pistas heladas y, por ende, con el agua que está bajo ellas impidiendo que el espesor del hielo siguiese creciendo. Para finalizar la preparación, pasa la "arañadora": un camión de enormes ruedas metálicas dentadas que raspa el hielo dándole un mínimo de adherencia.



LOS COCHES

Oferta espectacular



La oferta de deportivos permite elegir entre propulsión o tracción total. Boxter, Caimán S o 997 GT3 3.8 MKII son la trilogía Porsche mientras Subaru Impreza WRX STI y Lamborghini Gallardo son el dúo de tracción total. Gracias a la implicación de constructores también existen dos programas especiales, uno de Maserati con el Ghibli S Q4 y el Granturismo MC Stradale y otro de Nissan con el todopoderoso GT-R.

Los coches están especialmente preparados para temperaturas extremas –inferiores a 30°

bajo cero–, llevan un fondo plano –para no empanzarse en la nieve al salirse y poder ser remolcados de nuevos a la pista–, paragolpes reforzados y una defensa delantera en forma de ski para prevenir choques con los muros de nieve. En caso de avería siempre hay un coche de sustitución en el garaje, además de dos mecánicos curtidos en competición que mantienen y reparan la flota con gran eficacia en los talleres cercanos al lago.

Por supuesto los coches se equipan con neumáticos de nieve claveteados de la marca sueca Lappi Winter Tyres, desarrollados especialmente para LID, a razón de una media de 1 clavo de 3mm por caballo de potencia y por rueda. En lo más crudo del invierno con el hielo extremadamente duro, pueden ser sustituidos a los 3.000 km.



NO ES UNA POSE

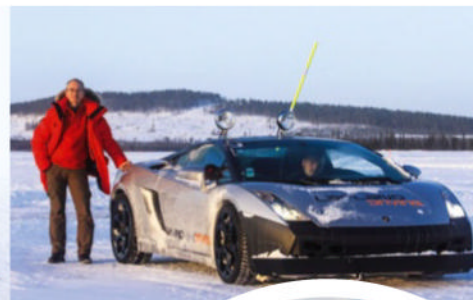
El helicóptero no se puso sólo para la foto. Hay clientes de de LID que llegan hasta las instalaciones donde se desarrollan las actividades pilotando su propia aeronave.



EL INMENSO LAGO UDJAUR. Es como un mar de hielo, siempre el mismo, siempre diferente, inseparable del cielo que marca la climatología. No hay dos días iguales, puede hacer sol o estar nublado, sin un ápice de viento o con tempestad que no te deja ver a un metro, pero cada día varía. Y el hielo es como un ser vivo, que se mueve y adquiere un relieve diferente a diario, recorrido por movimientos y grietas y con un nivel de agarre cambiante, jamás idéntico al día anterior. Todo un universo desconocido y exótico. Dar un paseo por el lago en un día soleado es toda una experiencia.

Sorprendentemente lo más impactante es la importancia del instructor que nos acompaña. Sin él no se lograría ni la cuarta parte de lo que uno alcanza a realizar. Tras evaluarte –y lo consigue muy rápidamente– te lleva a superar tus límites, al principio muy bajos. Es fundamental confiar y aplicar las técnicas que te enseña y sobre todo los tiempos que él marca. Así evitamos frenar demasiado pronto, contravolantear demasiado tarde y acelerar demasiado poco. En pocas horas la aprensión inicial da paso al absoluto júbilo siempre que seas humilde porque acabarás sí o sí varias veces fuera de la pista.

Empezando por los óvalos círculos y circuitos de entrenamiento, los progresos son asombrosos. Tras unas horas al poner las ruedas en los circuitos técnicos –revirados y con un máximo de 120 km/h– la diversión ya es total y se ha operado la transformación: ¡pilotas! Cuando por fin ruedas en una pista F1 y el instructor te grita “sigue acelerando, sigue” cuando acabas de meter la cuarta marcha y vas a 160 km/h con el coche moviéndose porque el hielo no es nada liso, esperando a que te anuncie que frenes –cuando



¡AY SI NO HICIESE TANTO FRÍO!

Para los que tenemos corazón mediterráneo el frío es lo que peor se lleva. Pero merece la pena el sacrificio.



ya lo habrías hecho hace casi cien metros-, que ya te ves cuarenta metros fuera de la pista y consigues frenar hasta el mismísimo ápice de la curva y salir con una derrapada controlada... Meses después casi te parece mentira y sólo deseas regresar allí.

VOLVAMOS A LOS COCHES. En todos ellos los controles electrónicos están desactivados para un pilotaje puro, sin ayudas. Con el Porsche Cayman S de 295 CV el aprendizaje es muy progresivo. Es un coche increíblemente equilibrado -motor central- ágil e intuitivo que te hace mejor piloto de lo que eres y que ofrece diversión incluso a bajas velocidades. Con 300 clavos por neumático, desliza con facilidad a la vez que puede resultar rapidísimo bien llevado. Para la mayoría es el juguete idóneo.

El salto al 911GT3, con sus 475 CV, asusta si sabes lo que es porque se lleva con total facilidad a punta de gas... Un potencial casi infinito puesto en tus manos pero con menos inconvenientes de los que uno suponía, ya que el equilibrio del GT3 es asombroso, como su agilidad y motricidad. Radical por su incomodidad y ruidosidad, este auténtico coche de carreras es noble y te deja jugar... hasta que te castiga. Ir más rápido que con el Cayman no es fácil pero ofrece las sensaciones más extremas que haya.

Así que el Lamborghini Gallardo ya no parece tan fiero. Un error porque acelera mucho más fuerte que el Porsche gracias a sus cuatro ruedas motrices -sólo 20% delante- aunque se comporta como un coche de propulsión muy predecible. Fabulosamente equilibrado requiere mucha decisión para remediar su falta de agilidad. Hay que frenar tarde -un problema porque se llega muy rápido a las curvas- y, literalmente, lanzar el coche cruzado jugando con el freno,

A las pocas horas de poner las ruedas en los circuitos técnicos, la diversión es total

el gas y la dirección para controlar la deriva. La puesta a punto del coche está tan lograda que uno acaba consiguiendo realizar esos malabarismos; y en recta la aceleración del V10 es un momento de gloria.

Con el Subaru Impreza WRX STI de 300 CV entramos en otro mundo, el de la eficacia absoluta. Las cuatro ruedas motrices exigen una técnica de conducción radicalmente distinta. Hay tratarlos como un propulsión pero con más agresividad; y tomar las curvas... como con un tracción delantera. Nada de contravolantear salvo que vayas demasiado cruzado o bien quieras cambiar de trayectoria... Al cabo de una hora y dos sesiones se empieza a sentir lo que hay que hacer porque la teoría no basta ya que lo más difícil es olvidar todo lo adquirido hasta entonces.

Pilotar en el lago Udjaure es una experiencia tan extrema y fuerte que se convierte en un ejercicio de superación personal incomparablemente divertido si de verdad te gustan los coches.

Una oferta sin igual que no resulta barata pero que tampoco es inasequible optando por conducir unos de los deportivos más modestos. Laponie Ice Driving te ofrece incluso la organización del viaje sin costes añadidos para tí. Y te aseguro que, tras probarlo, quedarás fascinado. Eso sí, es un lujo al alcance de pocos. **E**

MÁS INFORMACIÓN EN:

www.laponie-ice-driving.com o en el tel. +33164496000.

NUESTRA OPINIÓN



Félix Macías

Es una experiencia de lo más recomendable aunque no apta para todos los bollos. En unas pocas jornadas acabas dominando el coche como no te habrías imaginado.



EFICIENTES

Una de nuestras comparativas más eficientes: el Lexus IS 300h se ve las caras con el Audi A4 TSi Ultra. ¿Quién gana?



V40 CON 100.000

Nuestra revista alemana "auto motor und sport" ha sometido al Volvo V40 D3 a la prueba de larga duración.



BENTLEY BENTAYGA

La marca del grupo Volkswagen quiere avanzar un paso más en el segmento de la exclusividad. Hemos conducido el nuevo SUV.



EL PRIMER Y ÚLTIMO BOND

En 1964, James Bond nos encandiló a todos a bordo de su impresionante Aston Martin DB5, pero en 2015 el incombustible agente secreto exigió un vehículo único: el DB10. Si quieres disfrutarlos mano a mano, no te pierdas nuestro reportaje.

*Los temas anunciados para el próximo número pueden cambiar en función de la actualidad.

Siempre contigo

AUTOPISTA EDICIÓN SEMANAL DIGITAL

Si lo prefieres puedes disfrutar de la edición semanal íntegra de AUTOPISTA en formato digital a través de la tienda de **Motorpress-Ibérica** (motorpress.suscripcionesrevistas.es), el Kiosko de Apple, Google play, Zinio (es.zinio.com) y Kioskoymas (autopista.kioskoymas.com)



Suscríbete a

autopista



1º 14 núm. Autopista
+ botiquín
por **35 euros**

**Botiquín para coche
presentado en bolsa con cierre
cremallera que contiene:**

- 1 rollo de esparadrapo.
- 8 apósitos rápidos 10 x 6 cm.
- 3 cajas vendas esterilizadas M.
- 1 caja vendas esterilizadas G.
- 2 paños de vendaje BR.
- 1 paño de vendaje A.
- 2 vendas 6 cm.
- 3 vendas 8 cm.
- 1 manta térmica primeros auxilios 210 x 160 cm.
- 6 compresas para heridas 10 x 10 cm.
- 2 paños triangulares para fijar y entabillar.
- 1 tijera para cortar vendajes
- 4 pares guantes protectores.
- 1 guía de primeros auxilios.

2º 24 núm. Autopista
+ suscripción de
3 meses a Automóvil
por **sólo 37 euros**



SUSCRÍBETE DE MANERA FÁCIL Y CÓMODA



902 054 247

Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y Agosto de 8:00 a 15:00 horas.



<http://motorpress.suscripcionesrevistas.es/coches/autopista>



suscripciones@gpssoluciones.es



**O SUSCRÍBETE A LA
EDICIÓN DIGITAL EN:**



Sus datos personales van a ser incorporados a un fichero del que es responsable Motorpress Ibérica S.A.U., entidad con domicilio en la c/ Ancora, 40, 28045 Madrid con la finalidad de que Motorpress Ibérica S.A.U. le envíe información publicitaria sobre sus productos editoriales, o sobre productos de terceros relativos a Telecomunicaciones, Financiero, Seguros, Ocio, Belleza, Moda y Accesorios, Gran Consumo, Distribución, Formación y Cultura, Motor, Deporte, Energía y agua, ONG, Juguetes, Viajes, Salud, Servicios Públicos y Privados y Juegos de azar, todo ello en formato convencional, o electrónico, incluidos los SMS. Consulte nuestra política de privacidad para obtener mayor información en www.motorpress-iberica.es.

Si no desea recibir información publicitaria en cualquier formato ni ceder sus datos a Motorpress Ibérica S.A.U. marque la siguiente casilla:

☐ No deseo recibir información publicitaria de Motorpress Ibérica, S.A.U.

Puede ejercitar los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición mediante escrito dirigido en todo momento a Gestión de Publicaciones y Publicidad, S.L. a la dirección postal c/ Ancora, 40, 28045 Madrid o a la dirección electrónica protecciondatos@gpssoluciones.es. En el caso de los SMS, respondiendo con la palabra BAJA a cualquiera de los que reciba.

Oferta sólo válida para España para revista en papel hasta agotar existencias. Quedan excluidos los objetos promocionales de portada.



NUEVO VOLVO XC90

El Nuevo Volvo XC90 rompe con todo lo anterior, es una innovación en nuestros diseños. Consigue la máxima potencia con sus motores Drive- E, descubre los increíbles avances en conectividad con el Sistema Sensus Connect, experimenta su gran amplitud interior con los 7 asientos distribuidos en 3 filas y siente la tranquilidad con toda la seguridad que te aportan los Sistemas Intellisafe; en definitiva, vive con nosotros un nuevo comienzo.



MADE BY SWEDEN
VOLVOCARS.ES

